

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 329



Edición
en lengua española

Legislación

56° año
10 de diciembre de 2013

Sumario

I Actos legislativos

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 ⁽¹⁾** 1
- ★ **Directiva 2013/56/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, por la que se modifica la Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores, por lo que respecta a la puesta en el mercado de pilas y acumuladores portátiles que contengan cadmio, destinados a utilizarse en herramientas eléctricas inalámbricas, y de pilas botón con un bajo contenido de mercurio, y se deroga la Decisión 2009/603/CE de la Comisión ⁽¹⁾** 5

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) n° 1277/2013 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2013, por el que se autoriza un incremento de los límites del aumento artificial del grado alcohólico natural del vino producido con uvas cosechadas en 2013 en determinadas regiones vitícolas o una parte de las mismas** 10
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 1278/2013 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2013, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 13

Precio: 3 EUR

(continúa al dorso)

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

DIRECTIVAS

- ★ Directiva 2013/60/UE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2013, que modifica, para adaptarlas al progreso técnico, la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y la Directiva 2009/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾ 15

DECISIONES

- ★ Decisión 2013/725/PESC del Consejo, de 9 de diciembre de 2013, por la que se modifica y prorroga la Decisión 2012/173/PESC relativa a la puesta en marcha del Centro de Operaciones de la UE para las misiones y la operación de la política común de seguridad y defensa en el Cuerno de África 39
- ★ Decisión 2013/726/PESC del Consejo, de 9 de diciembre de 2013, de apoyo a la Resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 2118 (2013) y del Consejo ejecutivo de la OPAQ EC-M-33/Dec 1, en el marco de la aplicación de la estrategia de la UE contra la proliferación de armas de destrucción masiva 41

2013/727/UE:

- ★ Decisión de Ejecución de la Comisión, de 6 de diciembre de 2013, por la que se establece el formato para la notificación de la información sobre la adopción y las revisiones sustanciales de los planes de gestión de residuos y de los programas de prevención de residuos *[notificada con el número C(2013) 8641]* ⁽¹⁾ 44



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2013/54/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 20 de noviembre de 2013

sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La actuación de la Unión en el ámbito del transporte marítimo aspira, entre otros objetivos, a mejorar las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques y su protección y seguridad en el mar, así como a prevenir la contaminación provocada por los accidentes marítimos.
- (2) La Unión es consciente del hecho de que la mayoría de los accidentes en el mar son causados directamente por factores humanos, especialmente la fatiga.
- (3) Uno de los principales objetivos de la política de seguridad marítima de la Unión es erradicar los buques deficientes.
- (4) El 23 de febrero de 2006, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con el objetivo de crear un instrumento único, coherente y actualizado que recogiera también los principios fundamentales de otros convenios

internacionales sobre el trabajo, adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 (CTM 2006).

- (5) De conformidad con su artículo VIII, el CTM 2006 entrará en vigor doce meses después de la fecha en que la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado las ratificaciones de, al menos, treinta de sus miembros que representen el 33 % del total del arqueo bruto mundial de buques. Esta condición se cumplió el 20 de agosto de 2012, y por consiguiente, el CTM 2006 entró en vigor el 20 de agosto de 2013.
- (6) La Decisión 2007/431/CE del Consejo ⁽³⁾ autorizó a los Estados miembros a ratificar el CTM 2006, y se insta a los Estados miembros a ratificarlo cuanto antes.
- (7) El CTM 2006 establece normas mínimas globales para garantizar el derecho de la gente de mar a condiciones de vida y de trabajo dignas, independientemente de su nacionalidad y del pabellón del buque en que trabajen, y para establecer condiciones de competencia equitativas.
- (8) Diferentes partes del CTM 2006, tanto por lo que respecta a las obligaciones del Estado del pabellón como a las del Estado rector del puerto, se han recogido en instrumentos independientes de la Unión. El objetivo de la presente Directiva es introducir determinadas disposiciones relativas al cumplimiento y al control de la aplicación previstas en el título 5 del CTM 2006 a efectos de aquellas partes del CTM 2006 con respecto a las cuales todavía no se han adoptado las disposiciones de cumplimiento y control de la aplicación necesarias. Dichas partes corresponden a los elementos que figuran en el anexo de la Directiva 2009/13/CE del Consejo ⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Decisión 2007/431/CE del Consejo, de 7 de junio de 2007, por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, de la Organización Internacional del Trabajo (DO L 161 de 22.6.2007, p. 63).

⁽⁴⁾ Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

⁽¹⁾ DO C 299 de 4.10.2012, p. 153.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 8 de octubre de 2013 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 15 de noviembre de 2013.

- (9) La Directiva 2009/13/CE aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 («el Acuerdo»), anexo a dicha Directiva. La presente Directiva se entiende sin perjuicio de la Directiva 2009/13/CE y debe garantizar el cumplimiento de las disposiciones más favorables del Derecho de la Unión conforme a la misma.
- (10) Aunque la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ define las responsabilidades del Estado del pabellón mediante la incorporación al Derecho de la Unión del plan de auditoría voluntario de los Estados miembros de la OMI y la introducción de la certificación de calidad de las autoridades marítimas nacionales, una directiva independiente sobre normas laborales marítimas sería más apropiada y reflejaría con mayor claridad los diferentes objetivos y procedimientos sin afectar a la Directiva 2009/21/CE.
- (11) La Directiva 2009/21/CE es aplicable a los Convenios de la OMI. En cualquier caso, los Estados miembros podrían elaborar, aplicar y mantener un sistema de gestión de la calidad aplicable a los aspectos operativos de las actividades relacionadas con la administración marítima del Estado del pabellón comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (12) Los Estados miembros deben garantizar el cumplimiento efectivo de sus obligaciones como Estados del pabellón en lo que se refiere a la aplicación, por parte los buques que enarbolan su pabellón, de las partes pertinentes del CTM 2006. Al establecer un sistema eficaz de mecanismos de control, incluidas las inspecciones, los Estados miembros podrán, cuando así convenga, conceder autorización para ello a instituciones públicas u otras organizaciones en el sentido de la Regla 5.1.2 del CTM 2006 y de acuerdo con las condiciones que figuran en la misma.
- (13) El artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ dispone que el mandato de la Agencia Europea de Seguridad Marítima incluye, como tarea fundamental, el deber de la Agencia de colaborar con los Estados miembros y de facilitarles, a petición de un Estado miembro, la información adecuada para apoyar la labor de control de las organizaciones reconocidas que actúan en nombre de dicho Estado miembro, sin perjuicio de los derechos y obligaciones del Estado del pabellón.
- (14) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a la dimensión y efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (15) En ningún caso la aplicación de la presente Directiva debe conducir a una reducción del nivel de protección de que goza actualmente la gente de mar con arreglo al Derecho de la Unión.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece normas para asegurar que los Estados miembros cumplan efectivamente sus obligaciones como Estado del pabellón por lo que respecta a la aplicación de las partes pertinentes del CTM 2006. La presente Directiva no afectará a la aplicación de las Directivas 2009/13/CE y 2009/21/CE, ni de cualesquiera mejores condiciones de vida y de trabajo para la gente de mar establecidas en las mismas.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva se aplica la siguiente definición, además de las definiciones pertinentes que figuran en el anexo de la Directiva 2009/13/CE;

«partes pertinentes del CTM 2006»: las partes del CTM 2006 cuyo contenido se considerará que corresponde a las disposiciones del anexo de la Directiva 2009/13/CE.

Artículo 3

Supervisión del cumplimiento

1. Los Estados miembros garantizarán el establecimiento de mecanismos de control de la aplicación y supervisión efectivos y apropiados, incluidas las inspecciones a los intervalos que se contemplan en el CTM 2006, para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques que enarbolan su pabellón cumplan, y continúen cumpliendo, los requisitos de las partes pertinentes del CTM 2006.

⁽¹⁾ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

2. Por lo que respecta a los buques de menos de 200 toneladas de arqueo bruto que no realicen travesías internacionales, los Estados miembros podrán decidir, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, adaptar, en virtud del artículo II, apartado 6, del CTM 2006, los mecanismos de supervisión, incluidas las inspecciones, para tener en cuenta las condiciones específicas de dichos buques.

3. En el cumplimiento de sus obligaciones estipuladas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar, en su caso, a instituciones públicas u otras organizaciones (inclusive las de otro Estado miembro, si este último estuviere de acuerdo) a las que reconozcan suficiente capacidad, competencia e independencia, para que lleven a cabo dichas inspecciones. En cualquier caso, los Estados miembros seguirán siendo plenamente responsables de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar a la que concierna en los buques que enarbolan su pabellón de dicho Estado miembro. Dicha disposición se entienda sin perjuicio de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

4. Los Estados miembros deberán establecer objetivos y normas claros respecto de la administración de sus sistemas de inspección, así como procedimientos generales adecuados para su evaluación del grado de realización de dichos objetivos y normas.

5. Los Estados miembros deberán garantizar que la gente de mar que esté a bordo de los buques que enarbolan su pabellón tenga acceso a una copia del Acuerdo. Dicho acceso podrá facilitarse por vía electrónica.

Artículo 4

Personal encargado de la supervisión del cumplimiento

1. Los Estados miembros se asegurarán de que el personal, incluido el personal de las instituciones u otras organizaciones («organizaciones reconocidas» en el sentido del CTM 2006) autorizado para efectuar inspecciones con arreglo al artículo 3, apartado 3, y encargado de verificar la correcta aplicación de las partes pertinentes del CTM 2006, tenga la formación, la competencia, las atribuciones, la plena autoridad legal, la posición y la independencia necesarias o deseables para poder llevar a cabo esa verificación y garantizar el cumplimiento de las partes pertinentes del CTM 2006. De acuerdo con el CTM 2006, los inspectores deberán estar facultados para tomar medidas, cuando proceda, con objeto de prohibir que el buque abandone el puerto hasta que se hayan realizado las actuaciones necesarias.

2. Cualquier autorización que se conceda en relación con las inspecciones facultará a la organización reconocida para que, como mínimo, pueda exigir que se corrijan las deficiencias que se señalen en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y se realicen inspecciones a ese respecto cuando lo solicite un Estado rector del puerto.

⁽¹⁾ Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

3. Todo Estado miembro deberá establecer:

a) un sistema que garantice la idoneidad de la labor desempeñada por las organizaciones reconocidas, que incluya información sobre toda la legislación nacional y los instrumentos internacionales aplicables, y

b) procedimientos para la comunicación con dichas organizaciones y el control de las mismas.

4. Todo Estado miembro deberá proporcionar a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las organizaciones reconocidas autorizadas para actuar en su nombre y deberá mantener esta lista al día. En la lista han de indicarse las funciones que las organizaciones reconocidas han sido autorizadas a desempeñar.

Artículo 5

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo, tramitación de quejas y medidas correctivas

1. Cada Estado miembro garantizará que en sus disposiciones legales o reglamentarias existan procedimientos de tramitación de quejas a bordo adecuados.

2. Si un Estado miembro recibe una queja que no considera manifiestamente infundada u obtiene pruebas de que un buque que enarbola su pabellón no es conforme a los requisitos de las partes pertinentes del CTM 2006, o de que sus medidas de aplicación adolecen de deficiencias graves, ese Estado miembro tomará las medidas necesarias para investigar el asunto y asegurarse de que se emprendan las actuaciones necesarias para subsanar cualquier deficiencia detectada.

3. El personal que tramite quejas o que tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de cualquier reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación, y se abstendrá de indicar al armador, a su representante, o al operador del buque que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

Artículo 6

Informes

1. En los informes que elabore con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2009/21/CE, la Comisión incluirá las cuestiones comprendidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2018 la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución y aplicación de la Regla 5.3 del CTM 2006 relativa a las responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra. En su caso, el informe podrá incluir propuestas de medidas para mejorar las condiciones de vida y de trabajo en el sector marítimo.

*Artículo 7***Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 31 de marzo de 2015. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales medidas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 8***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 9***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 20 de noviembre de 2013.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

V. LEŠKEVIČIUS

Declaración de la Comisión

«La Comisión considera que el título no refleja adecuadamente el ámbito de aplicación de la Directiva.»

DIRECTIVA 2013/56/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 20 de noviembre de 2013**

por la que se modifica la Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores, por lo que respecta a la puesta en el mercado de pilas y acumuladores portátiles que contengan cadmio, destinados a utilizarse en herramientas eléctricas inalámbricas, y de pilas botón con un bajo contenido de mercurio, y se deroga la Decisión 2009/603/CE de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ prohíbe la puesta en el mercado de pilas y acumuladores portátiles, incluidos los incorporados a aparatos, que contengan más de 0,002 % de cadmio en peso. No obstante, las pilas y acumuladores portátiles destinados a utilizarse en herramientas eléctricas inalámbricas quedan excluidos de dicha prohibición.

(2) La Comisión ha revisado dicha excepción de conformidad con el artículo 4, apartado 4, de la Directiva 2006/66/CE.

⁽¹⁾ DO C 229 de 31.7.2012, p. 140.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 10 de octubre de 2013 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 15 de noviembre de 2013.

⁽³⁾ Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y por la que se deroga la Directiva 91/157/CEE (DO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

(3) En la revisión se llegó a la conclusión de que, a fin de disminuir gradualmente la cantidad de cadmio liberado al medio ambiente, la prohibición de utilización de este metal debe extenderse a las pilas y acumuladores portátiles destinados a utilizarse en herramientas eléctricas inalámbricas, ya que en el mercado se encuentran sustitutos adecuados sin cadmio para esas aplicaciones, como son las tecnologías de pilas de níquel-hidruro metálico y de iones de litio.

(4) La excepción vigente para pilas y acumuladores portátiles destinados a utilizarse en herramientas eléctricas inalámbricas debe seguir aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2016, a fin de que el sector del reciclado y los consumidores a lo largo de toda la cadena de valor puedan seguir adaptándose a las correspondientes tecnologías alternativas en todas las regiones de la Unión de manera uniforme.

(5) La Directiva 2006/66/CE prohíbe la puesta en el mercado de todas las pilas y acumuladores que contengan más del 0,0005 % de mercurio en peso, independientemente de que estén o no incorporados en aparatos. Sin embargo, las pilas botón con un contenido de mercurio no superior al 2 % en peso quedan excluidas de dicha prohibición. El mercado de las pilas botón de la Unión está evolucionando hacia las pilas botón sin mercurio. Resulta por tanto adecuado prohibir la comercialización de las pilas botón cuyo contenido de mercurio exceda el 0,0005 % en peso.

(6) Como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, las competencias otorgadas a la Comisión en virtud de la Directiva 2006/66/CE deben adaptarse a los artículos 290 y 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

(7) A fin de completar o modificar la Directiva 2006/66/CE, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a los criterios de evaluación de las condiciones equivalentes del tratamiento y reciclado fuera de la Unión, el etiquetado de la capacidad de las pilas y acumuladores portátiles y de automoción, y las exenciones de los requisitos de etiquetado. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

- (8) Siempre que convenga, los requisitos y el formato del registro de los productores deben ser coherentes por lo que respecta a las normas de registro y formato establecidas en virtud del artículo 16, apartado 3, y del anexo X, parte A, de la Directiva 2012/19/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (9) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la Directiva 2006/66/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con las disposiciones transitorias sobre las tasas mínimas de recogida, una metodología común para el cálculo de las ventas anuales de pilas y acumuladores portátiles a los usuarios finales, las normas detalladas en relación con el cálculo de la eficiencia del reciclado, y un cuestionario o esquema para los informes nacionales de aplicación. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (10) La Directiva 2006/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ fue derogada por la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ con efectos a partir del 12 de diciembre de 2010.
- (11) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2006/66/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 2006/66/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 4 se modifica como sigue:
- a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. La prohibición que figura en el apartado 1, letra a), no se aplicará a las pilas botón con un contenido de mercurio no superior al 2 % en peso hasta el 1 de octubre de 2015.»
- b) en el apartado 3, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) herramientas eléctricas inalámbricas; la presente excepción respecto de herramientas eléctricas inalámbricas se aplicará hasta el 31 de diciembre de 2016.»;
- c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. Por lo que respecta a las pilas botón para audífonos, la Comisión mantendrá en examen la excepción a la que se hace referencia en el apartado 2 e informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la disponibilidad de pilas botón para audífonos que cumplan los requisitos del apartado 1, letra a), a más tardar el 1 de octubre de 2014. Cuando se justifique debido a la falta de disponibilidad de pilas botón para audífonos que cumplan los requisitos del apartado 1, letra a), la Comisión acompañará su informe de una propuesta adecuada con el fin de extender la excepción a la prohibición de pilas botón contemplada en el apartado 2, por lo que respecta a las pilas botón para audífonos.»
- 2) En el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Las pilas y los acumuladores que no cumplan los requisitos de la presente Directiva, pero que hayan sido puestos en el mercado legalmente antes de la fecha de aplicación de las prohibiciones respectivas del artículo 4, podrán continuar comercializándose hasta que se agoten la existencias.»
- 3) En el artículo 10, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, medidas transitorias a fin de hacer frente a las dificultades a que se enfrente un Estado miembro para cumplir los requisitos del apartado 2, que resulten de circunstancias nacionales específicas. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.
- Con el fin de garantizar la aplicación uniforme del presente artículo, la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, una metodología común para el cálculo de las ventas anuales de pilas y acumuladores portátiles a usuarios finales, a más tardar el 26 de septiembre de 2007. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.»

⁽¹⁾ Directiva 2012/19/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2012, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) (DO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Directiva 2006/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a los residuos (DO L 114 de 27.4.2006, p. 9).

⁽⁴⁾ Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

4) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Extracción de los residuos de pilas y acumuladores

Los Estados miembros velarán por que los fabricantes diseñen los aparatos de modo que se puedan extraer fácilmente los residuos de pilas y acumuladores. Cuando los usuarios finales no puedan extraer fácilmente estos residuos, los Estados miembros velarán por que los fabricantes diseñen los aparatos de modo que un profesional independiente del fabricante sí pueda extraerlos fácilmente. Los aparatos que lleven incorporados pilas o acumuladores deberán ir acompañados de instrucciones sobre cómo puede realizar la extracción de las pilas y los acumuladores de forma segura tanto el usuario final como el profesional cualificado independiente. Si procede, en dichas instrucciones se informará, asimismo, al usuario final de las clases de pila o acumulador incorporados al aparato.

Lo dispuesto en el párrafo primero no será de aplicación cuando, por razones de seguridad, rendimiento, médicas o de integridad de datos, la continuidad de la alimentación de la energía sea necesaria y se requiera una conexión permanente entre el aparato y la pila o el acumulador.»

5) En el artículo 12, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas en relación con el cálculo de la eficiencia del reciclaje, a más tardar el 26 de marzo de 2010. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 24, apartado 2.»

6) En el artículo 12, se suprime el apartado 7.

7) En el artículo 15, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 bis, a fin de establecer normas detalladas que completen las dispuestas en el apartado 2 del presente artículo, en particular los criterios para la evaluación de las condiciones equivalentes contemplados en dicho apartado.»

8) El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 17

Registro

Los Estados miembros garantizarán que todos los productores estén registrados. El registro deberá cumplir los mismos requisitos de procedimiento en todos los Estados miembros de conformidad con lo dispuesto en el anexo IV.»

9) En el artículo 18, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros publicarán los proyectos de medidas de exención a que se refiere el apartado 1 y las razones que los motiven, y se los notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros.»

10) El artículo 21 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 26 de septiembre de 2009, la capacidad de todas las pilas y acumuladores portátiles y de automoción aparezca indicada en los mismos de manera visible, legible e indeleble. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 bis, a fin de establecer, a más tardar el 26 de marzo de 2009, normas detalladas que completen ese requisito, incluidos los métodos armonizados para determinar la capacidad y el uso adecuado.»

b) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 23 bis, a fin de conceder exenciones a los requisitos de etiquetado previstos en el presente artículo. Como parte de la preparación de dichos actos delegados, la Comisión consultará a los interesados pertinentes, en particular los productores, recogedores, recicladores, gestores de tratamiento, organizaciones medioambientales y de consumidores, y asociaciones de trabajadores.»

11) En el artículo 22, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los informes se realizarán sobre la base de un cuestionario o esquema. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, el cuestionario o esquema para esos informes. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen previsto en el artículo 24, apartado 2. El cuestionario o esquema se enviará a los Estados miembros seis meses antes del comienzo del primer período de informe.»

12) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 23 bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 15, apartado 3, y el artículo 21, apartados 2 y 7, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 30 de diciembre de 2013. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 15, apartado 3, y el artículo 21, apartados 2 y 7, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 15, apartado 3, y el artículo 21, apartados 2 y 7, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

13) El artículo 24 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 24

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido en virtud del artículo 39 de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*). Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Si el Comité no emite dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

(*) Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

(**) Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).».

14) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO IV

Requisitos procedimentales de registro

1. Requisitos de registro

El registro de productores de pilas y acumuladores se realizará, en papel o por vía electrónica, ante las autoridades nacionales o ante las organizaciones nacionales competentes en materia de responsabilidad de los productores autorizadas por los Estados miembros (en lo sucesivo denominadas «órganos de registro»).

El procedimiento de registro podrá formar parte de otro procedimiento de registro de productores.

Los productores de pilas y acumuladores solo tendrán que registrarse una vez, en un Estado miembro en el que pongan en el mercado, por primera vez de forma profesional, pilas y acumuladores, y al registrarse recibirán un número de registro.

2. Información que deben facilitar los productores

Los productores de pilas y acumuladores facilitarán a los órganos de registro la siguiente información:

i) nombre y apellidos del productor y marcas (en su caso) con las que opera en el Estado miembro,

ii) dirección o direcciones del productor: código postal y localidad, calle y número, país, URL y número de teléfono, así como persona de contacto, número de fax y dirección de correo electrónico del productor, si estuvieran disponibles,

iii) indicación del tipo de pilas y acumuladores puestos en el mercado por el productor: pilas y acumuladores portátiles, pilas y acumuladores industriales o pilas y acumuladores de automoción,

- iv) información sobre cómo cumple el productor sus responsabilidades: individualmente o a través de un sistema colectivo,
- v) fecha de la solicitud de registro,
- vi) código nacional de identificación del productor, incluido su número de identificación fiscal europeo o el número de identificación fiscal nacional (optativo),
- vii) declaración de que la información suministrada es verídica.

A los fines del registro a que se refiere el punto 1, párrafo segundo, los productores de pilas y acumuladores no estarán obligados a comunicar más información que la enumerada en el punto 2, incisos i) a vii).

3. Tarifas de registro

Los órganos de registro solo podrán aplicar tarifas de registro si estas son proporcionadas y están basadas en los costes.

Los órganos de registro que apliquen tarifas de registro informarán a las autoridades nacionales competentes sobre la metodología utilizada para calcularlas.

4. Modificación de los datos de registro

Los Estados miembros velarán por que, en caso de modificación de los datos proporcionados por los productores con arreglo al punto 2, incisos i) a vii), estos informen de ello al órgano de registro pertinente en el plazo máximo de un mes tras la modificación.

5. Baja del registro

Cuando los productores dejen de ser productores en un Estado miembro, se darán de baja del registro informando de ello al órgano de registro pertinente.»

Artículo 2

Derogación de la Decisión 2009/603/CE de la Comisión

La Decisión 2009/603/CE de la Comisión ⁽¹⁾ queda derogada con efectos a partir del 1 de julio de 2015.

Artículo 3

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 de la presente Directiva a más tardar el 1 de julio de 2015. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.
2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 20 de noviembre de 2013.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

Por el Consejo
El Presidente
V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ Decisión 2009/603/CE de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, por la que se establecen requisitos para el registro de productores de pilas y acumuladores de conformidad con la Directiva 2006/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 206 de 8.8.2009, p. 13).

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 1277/2013 DE LA COMISIÓN

de 9 de diciembre de 2013

por el que se autoriza un incremento de los límites del aumento artificial del grado alcohólico natural del vino producido con uvas cosechadas en 2013 en determinadas regiones vitícolas o una parte de las mismas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 121, párrafo tercero,

Considerando lo siguiente:

- (1) El anexo XV bis, sección A, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 1234/2007 establece que los Estados miembros pueden solicitar que los límites para aumentar el grado alcohólico volumétrico natural del vino se incrementen un 0,5 % en los años en que las condiciones climáticas hayan sido excepcionalmente desfavorables.
- (2) La República Checa, Alemania, Francia, Croacia, Luxemburgo, Hungría, Austria y Eslovaquia han solicitado dicho incremento de los límites del aumento artificial del grado alcohólico natural del vino producido con las uvas cosechadas en 2013, ya que las condiciones climáticas durante el período vegetativo han sido excepcionalmente desfavorables. Dicha solicitud ha sido presentada por la República Checa, Alemania, Croacia, Luxemburgo, Hungría, Austria y Eslovaquia para todas sus regiones vitícolas y por Francia para algunos municipios del departamento de Gironde.
- (3) Debido a las condiciones climáticas excepcionalmente desfavorables imperantes en 2013, los límites fijados en el anexo XV bis, sección A, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1234/2007 para el aumento del grado alcohólico volumétrico natural no permiten, en determinadas regiones vitícolas o una parte de las mismas, la elaboración de vinos con un grado alcohólico volumétrico total adecuado que respondan a la demanda normal del mercado.
- (4) Habida cuenta del objetivo del anexo XV bis del Reglamento (CE) n° 1234/2007, a saber, impedir y limitar el aumento artificial del grado alcohólico natural del vino, y

de la naturaleza excepcional de la exención de la sección A, apartado 3, de dicho anexo, las autorizaciones para aumentar los límites del aumento artificial del grado alcohólico natural del vino deben concederse únicamente para las regiones vitícolas o partes de las mismas afectadas por condiciones climáticas excepcionalmente desfavorables. Por lo tanto, en el caso de Francia, la autorización únicamente debe concederse para un número limitado de municipios del departamento de Gironde que han sufrido tales condiciones climáticas desfavorables.

- (5) Por consiguiente, procede autorizar un incremento de los límites para el aumento artificial del grado alcohólico natural del vino producido con uvas cosechadas en 2013 en las regiones vitícolas en la República Checa, Alemania, Francia, Croacia, Luxemburgo, Hungría, Austria y Eslovaquia o en una parte de las mismas.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la organización común de mercados agrícolas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

No obstante lo dispuesto en el anexo XV bis, sección A, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1234/2007, en las regiones vitícolas o una parte de las mismas enumeradas en el anexo del presente Reglamento, el aumento del grado alcohólico volumétrico natural de la uva fresca cosechada en 2013, del mosto de uva, del mosto de uva parcialmente fermentado, del vino nuevo en proceso de fermentación y del vino obtenido a partir de uva cosechada en 2013, no podrá superar los límites siguientes:

- a) 3,5 % vol. en la zona vitícola A a que se refiere el apéndice del anexo XI ter del Reglamento (CE) n° 1234/2007;
- b) 2,5 % vol. en la zona vitícola B a que se refiere el apéndice del anexo XI ter del Reglamento (CE) n° 1234/2007;
- c) 2,0 % vol. en las zonas vitícolas C I y C II a que se refiere el apéndice del anexo XI ter del Reglamento (CE) n° 1234/2007.

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 2013.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

Regiones vitícolas o una parte de las mismas en las que se autoriza de conformidad con el artículo 1 un incremento del límite del aumento artificial del grado alcohólico natural

Estado miembro	Regiones vitícolas o parte de las mismas (zona vitícola)
República Checa	Todas las regiones vitícolas (zonas A y B)
Alemania	Todas las regiones vitícolas (zonas A y B)
Francia	Los siguientes municipios del departamento de Gironda: Arbanats, Ayguemorte-Les-Graves, Baurech, Beautiran, Belvès-de-Castillon, Blésignac, Branne, Cabara, Camiac-et-Saint-Denis, Capian, Cardan, Castillon-la-Bataille, Castres-Gironde, Civrac-sur-Dordogne, Daignac, Dardenac, Espiet, Faleyras, Francs, Gardéjan-et-Tourtirac, Grézillac, Guillac, Haux, La Brède, Langoiran, Lestiac-sur-Garonne, Lugaigac, Mouillac, Mouliets-et-Villemartin, Naujan-et-Postiac, Paillet, Podensac, Portets, Pujols, Rions, Saint-Aubin-de-Branne, Sainte-Colombe, Saint-Étienne-de-Lisse, Sainte-Florence, Saint-Genès-de-Castillon, Saint-Genès-de-Lombaud, Saint-Jean-de-Blaignac, Saint-Léon, Saint-Magne-de-Castillon, Saint-Michel-de-Rieufret, Saint-Morillon, Saint-Pey-d'Armens, Saint-Philippe-d'Aiguille, Saint-Selve, Sainte-Terre, Les Salles-de-Castillon, La Sauve, Tabanac, Tizac-de-Curton, Le Tourne, Vignonet, Villenave-de-Rions y Virelade (zona CI)
Croacia	Todas las regiones vitícolas (zonas B, CI y CII)
Luxemburgo	Todas las regiones vitícolas (zona A)
Hungria	Todas las regiones vitícolas (zona CI)
Austria	Todas las regiones vitícolas (zona B)
Eslovaquia	Todas las regiones vitícolas (zonas B y CI)

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 1278/2013 DE LA COMISIÓN**de 9 de diciembre de 2013****por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) ⁽¹⁾,Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los crite-

rios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.

- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 2013.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente**Jerzy PLEWA
Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

ANEXO

Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código tercer país ⁽¹⁾	Valor de importación a tanto alzado
0702 00 00	AL	45,1
	MA	81,4
	TN	86,4
	TR	84,7
	ZZ	74,4
0707 00 05	AL	59,9
	MA	127,8
	TR	122,5
	ZZ	103,4
0709 93 10	MA	153,0
	TR	161,8
	ZZ	157,4
0805 10 20	AR	30,4
	AU	88,3
	MA	36,7
	TR	61,1
	UY	36,0
	ZA	55,2
	ZW	19,7
	ZZ	46,8
0805 20 10	AU	135,6
	MA	58,6
	ZZ	97,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	TR	66,3
	ZZ	66,3
0805 50 10	TR	70,1
	ZZ	70,1
0808 10 80	BA	42,7
	MK	36,9
	NZ	160,5
	US	165,4
	ZA	199,9
	ZZ	121,1
0808 30 90	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2013/60/UE DE LA COMISIÓN

de 27 de noviembre de 2013

que modifica, para adaptarlas al progreso técnico, la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y la Directiva 2009/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 7,

Vista la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 17,

Vista la Directiva 2009/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽³⁾, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

(1) La Unión es parte contratante del Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») ⁽⁴⁾. Para simplificar la legislación de la Unión sobre la homologación de tipo en consonancia con las recomendaciones del informe final titulado «CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century» (CARS 21: un sistema regulador competitivo para el sector automovilístico del siglo XXI), procede modificar las directivas de la UE incorporando al Derecho de la Unión y aplicando en la legislación vigente sobre la homologación de tipo de los vehículos de la categoría L los reglamentos adicionales de la CEPE, sin que se reduzca el nivel de protección. Para reducir la carga administrativa que conllevan los procedimientos de homologación de tipo, debe permitirse a los fabricantes de vehículos solicitar la

homologación de tipo de conformidad con los reglamentos pertinentes de la CEPE citados en el artículo 1 de la presente Directiva.

- (2) En el período transitorio hasta que el Reglamento CEPE n° 41, relativo a la homologación de motocicletas por lo que respecta al ruido ⁽⁵⁾, sea obligatorio según el Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos ⁽⁶⁾, conviene que, en relación con nuevos tipos de vehículos, se consideren equivalentes los requisitos acústicos aplicables a las motocicletas expuestos en el capítulo 9 de la Directiva 97/24/CE y en la cuarta serie de enmiendas del Reglamento CEPE n° 41, incluidos los límites acústicos asociados que se indican en el anexo 6 de dicho Reglamento.
- (3) Ante el nivel desproporcionadamente elevado de emisiones de hidrocarburos y monóxido de carbono que producen los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e (ciclomotores de dos y tres ruedas y cuatriciclos ligeros), conviene revisar el ensayo medioambiental de tipo I (emisiones del tubo de escape tras arranque en frío) incluyendo mediciones de emisiones inmediatamente después del arranque en frío, a fin de reflejar mejor el uso real y la proporción significativa de emisiones contaminantes que se producen inmediatamente después del arranque en frío, mientras el motor se calienta. Los cambios en el procedimiento de ensayo de laboratorio de las emisiones deben plasmarse en las disposiciones administrativas, en particular en los cambios relativos a las entradas del certificado de conformidad y en la hoja de resultados de los ensayos de medición de la Directiva 2002/24/CE.
- (4) Para garantizar la igualdad de condiciones de todos los fabricantes, y en aras de un rendimiento medioambiental similar de los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e en cuanto a las emisiones de gases del cárter, conviene también exigir a los fabricantes de vehículos que soliciten una nueva homologación de tipo una declaración explícita de que el sistema de ventilación del cárter de estas categorías de vehículos no produce ninguna emisión, lo

⁽¹⁾ DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

⁽²⁾ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽³⁾ DO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 346 de 17.12.1997, p. 81.

⁽⁵⁾ DO L 317 de 14.11.2012, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

que implica que el cárter esté adecuadamente sellado y que los gases que en él se producen no se liberen directamente a la atmósfera en toda la vida útil del vehículo.

- (5) En aras de la coherencia con los requisitos de la CEPE relativos a la instalación de alumbrado y señalización luminosa aplicables a los vehículos de la categoría L y con el fin de mejorar la visibilidad de estos vehículos, los tipos nuevos de estos vehículos han de estar equipados con luces que se enciendan automáticamente en cumplimiento de los Reglamentos n.º 74 (vehículos L1e) ⁽¹⁾ y n.º 53 (vehículos L3e) ⁽²⁾ de la CEPE, o con luces de circulación diurna específicas que se ajusten a los requisitos pertinentes del Reglamento n.º 87 ⁽³⁾ de la CEPE. En las demás subcategorías de vehículos de la categoría L deben instalarse o bien un sistema de encendido automático del alumbrado o bien, a elección del fabricante, luces de circulación diurna específicas que se enciendan de manera automática.
- (6) La presente Directiva debe introducir expresamente la fase Euro para los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 2002/24/CE. Debe permitirse que los certificados de conformidad de vehículos cuya homologación, por lo que respecta a las emisiones, se haya expedido conforme a disposiciones anteriores sigan indicando la fase Euro de forma voluntaria.
- (7) Las medidas establecidas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité para la Adaptación al Progreso Técnico.
- (8) A fin de que los Estados miembros puedan adoptar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva en el plazo en ella establecido, esta debe entrar en vigor el día siguiente al de su publicación.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 97/24/CE queda modificada como sigue:

1. El artículo 4, apartado 1, de la Directiva 97/24/CE se sustituye por el texto siguiente:

«1. Queda reconocida, de acuerdo con las disposiciones del artículo 11 de la Directiva 2002/24/CE, la equivalencia entre las disposiciones de los capítulos 1 (neumáticos), 2 (dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa) y 4 (retrovisores), del anexo III del capítulo 9 (nivel sonoro admisible y dispositivos de escape de las motocicletas) y del capítulo 11 (cinturones de seguridad) anejos a la presente Directiva y las de los Reglamentos de la CEPE n.ºs 30 ⁽¹⁾, 54 ⁽²⁾, 64 ⁽³⁾ y 75 ⁽⁴⁾, por lo que se refiere a los neumáticos, n.ºs 3 ⁽⁵⁾, 19 ⁽⁶⁾, 20 ⁽⁷⁾, 37 ⁽⁸⁾, 38 ⁽⁹⁾, 50 ⁽¹⁰⁾, 53 ⁽¹¹⁾, 56 ⁽¹²⁾, 57 ⁽¹³⁾, 72 ⁽¹⁴⁾, 74 ⁽¹⁵⁾ y 82 ⁽¹⁶⁾, por lo que se refiere a los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, n.º 81 ⁽¹⁷⁾, por lo que se refiere a los retrovisores, n.º 16 ⁽¹⁸⁾,

por lo que se refiere a los cinturones de seguridad, y n.º 41 ⁽¹⁹⁾, por lo que se refiere a las emisiones acústicas de las motocicletas.

- ⁽¹⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 29.
⁽²⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 53.
⁽³⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 63.
⁽⁴⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 74.
⁽⁵⁾ E/CEPE/TRANS/324/Add. 2.
⁽⁶⁾ E/CEPE/TRANS/324/Rev. 1/Add. 18.
⁽⁷⁾ E/CEPE/TRANS/324/Rev. 1/Add. 19.
⁽⁸⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 36.
⁽⁹⁾ E/CEPE/TRANS/324/Rev. 1/Add. 37.
⁽¹⁰⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 49.
⁽¹¹⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 52/Rev. 2.
⁽¹²⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 55.
⁽¹³⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 56.
⁽¹⁴⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 71.
⁽¹⁵⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 73/Rev.2/Amend. 1.
⁽¹⁶⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 81.
⁽¹⁷⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 80.
⁽¹⁸⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev. 1/Add. 15.
⁽¹⁹⁾ E/CEPE/TRANS/505/Rev.1/Add. 40/Rev.2.».

2. Los anexos I, II y IV del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo I de la presente Directiva.

Artículo 2

Los anexos IV y VII de la Directiva 2002/24/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo II de la presente Directiva.

Artículo 3

Los anexos I a VI de la Directiva 2009/67/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo III de la presente Directiva.

Artículo 4

1. Con efectos a partir del 1 de julio de 2014, los Estados miembros denegarán la homologación de tipo CE, por razones de lucha contra la contaminación atmosférica y de seguridad funcional, a los tipos nuevos de vehículos de motor de dos o tres ruedas que no cumplan las Directivas 2002/24/CE y 97/24/CE, modificadas por la presente Directiva.

2. Con efectos a partir del 1 de julio de 2014, se expedirán certificados de conformidad a los vehículos que cumplan las disposiciones de la Directiva 97/24/CE, modificada por el punto 1 del anexo II de la presente Directiva.

Artículo 5

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 30 de junio de 2014. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

⁽¹⁾ DO L 166 de 18.6.2013, p. 88.

⁽²⁾ DO L 166 de 18.6.2013, p. 55.

⁽³⁾ DO L 164 de 30.6.2010, p. 46.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 2013.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

Los anexos I, II y IV del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE quedan modificados como sigue:

1) El anexo I del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE queda modificado como sigue:

a) los puntos 2.2 a 2.2.1.2.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«2.2. **Descripción de los ensayos**

- 2.2.1. Los vehículos de las categorías L1e, L2e o L6e conformes con la norma sobre emisiones Euro 3 deberán someterse a los ensayos de tipo I y II, según se especifica a continuación:
- 2.2.1.1. Ensayo de tipo I (emisiones medias de gases contaminantes en una zona urbana congestionada tras arranque en frío)
- 2.2.1.1.1. El vehículo de ensayo se colocará en un banco dinamométrico provisto de un freno y un volante de inercia. Se llevará a cabo el siguiente procedimiento de ensayo:
- 2.2.1.1.1.1. Se efectuará una fase de ensayo en frío de cuatrocientos cuarenta y ocho segundos de duración total compuesta de cuatro ciclos elementales, sin interrupción.
- 2.2.1.1.1.2. A la fase de ensayo en frío 1 le seguirá sin dilación una fase de ensayo en caliente 2, de una duración total de cuatrocientos cuarenta y ocho segundos y compuesta de cuatro ciclos elementales. La fase de ensayo en caliente 2 se llevará a cabo sin interrupción.
- 2.2.1.1.1.3. Cada ciclo elemental de la fase de ensayo en frío 1 y de la fase de ensayo en caliente 2 se compondrá de siete operaciones (ralentí, aceleración, velocidad constante, desaceleración, velocidad constante, desaceleración, ralentí). Durante las fases de ensayo en frío y en caliente, los gases de escape se diluirán con aire fresco para que el volumen de flujo de la mezcla permanezca constante.
- 2.2.1.1.1.4. En el ensayo de tipo I:
- 2.2.1.1.1.4.1. En la bolsa n° 1 se recogerá un flujo continuo de muestras de la mezcla de gases de escape y aire de dilución tomadas durante la fase en frío 1. En la bolsa n° 2 se recogerá un flujo continuo de muestras de la mezcla de gases de escape y aire de dilución tomadas durante la fase en caliente 2. Deberán determinarse por separado y de forma sucesiva las concentraciones de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono de las bolsas n° 1 y n° 2.
- 2.2.1.1.1.4.2. El volumen total de la mezcla de cada bolsa se medirá y sumará para obtener el volumen total de las bolsas.
- 2.2.1.1.1.4.3. Al final de cada fase de ensayo se determinará la distancia efectiva recorrida según las indicaciones de un cuentarrevoluciones acumulativo accionado por el rodillo.
- 2.2.1.1.2. Este ensayo se efectuará siguiendo el procedimiento de ensayo descrito en el apéndice 1. Los gases se recogerán y analizarán conforme a los métodos establecidos.
- 2.2.1.1.3. Salvo lo dispuesto en el punto 2.2.1.1.4, el ensayo se realizará tres veces. La masa total de monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno obtenida en cada ensayo deberá ser inferior a los valores límite Euro 3 indicados en el siguiente cuadro.

2.2.1.1.3.1.

Cuadro 1

Límites de emisiones Euro 3 para los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e

Homologación de tipo y conformidad de la producción	
CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)
L ₁	L ₂
1 ⁽¹⁾	1,2

⁽¹⁾ En el caso de los ciclomotores de tres ruedas (L2e) y de los cuatriciclos ligeros (L6e), el valor límite de la masa de CO será de 3,5 g/km.

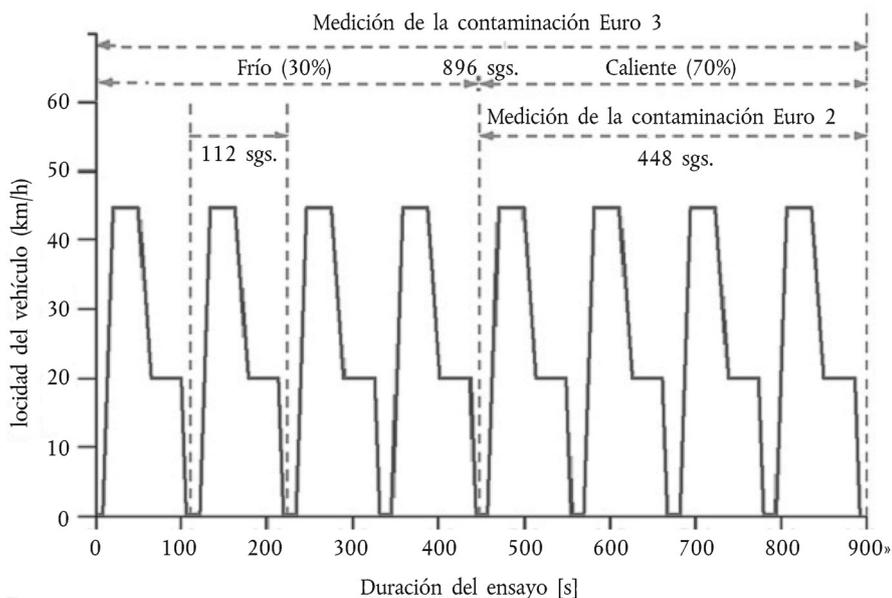
- 2.2.1.1.3.2. No obstante, uno de los tres resultados obtenidos con respecto a cada uno de los agentes contaminantes mencionados puede superar como máximo en un 10 % el valor límite prescrito para el ciclomotor considerado, a condición de que la media aritmética de los tres resultados sea inferior al valor límite prescrito. Si hubiera varios agentes contaminantes que superaran los valores límite prescritos, sería irrelevante que esto ocurriera en un mismo ensayo o en ensayos diferentes.

- 2.2.1.1.4. El número de ensayos prescritos en el punto 2.2.1.1.3 se reducirá en las condiciones que se describen a continuación, en las que V_1 designa el resultado del primer ensayo y V_2 el resultado del segundo ensayo con respecto a cada uno de los agentes contaminantes mencionados en dicho punto.
- 2.2.1.1.4.1. Solo habrá que realizar un ensayo si, respecto de todos los agentes contaminantes considerados, $V_1 \leq 0,70$ L.
- 2.2.1.1.4.2. Solo habrá que realizar dos ensayos si, con respecto a todos los agentes contaminantes considerados, $V_1 \leq 0,85$ L, pero se cumple que, con respecto a uno de estos agentes contaminantes como mínimo, $V_1 > 0,70$ L. Además, con cada uno de los agentes contaminantes considerados, V_2 será tal que $V_1 + V_2 < 1,70$ L, siendo $V_2 < L$.
- 2.2.1.1.5. Si un vehículo de la categoría L1e, L2e o L6e cumple los límites del ensayo de tipo I según Euro 3 que se indican en el punto 2.2.1.1.3.1 y los requisitos del ensayo de tipo I del presente anexo, deberá homologarse como vehículo conforme con la norma Euro 3.
- 2.2.1.2. Ensayo de tipo II (emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos no quemados al ralentí).
- 2.2.1.2.1. Habrá que tomar nota de la masa de monóxido de carbono y de la masa de hidrocarburos no quemados que se emiten cuando el motor va al ralentí durante un minuto.
- 2.2.1.2.2. Este ensayo se efectuará siguiendo el método descrito en el apéndice 2.»
- b) en el apéndice 1, los puntos 4.2 a 4.2.3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «4.2. **Material para la recogida de gases**
- El dispositivo de recogida de gases estará compuesto por los siguientes elementos (véanse los subapéndices 2 y 3):
- 4.2.1. Un dispositivo con el que se puedan recoger todos los gases de escape producidos durante el ensayo y que mantenga la presión atmosférica a las salidas del escape del ciclomotor.
- 4.2.2. Un tubo de conexión entre el dispositivo de recogida de los gases de escape y el sistema de toma de muestras de los gases de escape. Este tubo y el dispositivo de recogida serán de acero inoxidable o de otro material que no altere la composición de los gases recogidos y que resista a la temperatura de dichos gases.
- 4.2.3. Un dispositivo que aspire los gases diluidos. Este dispositivo permitirá un caudal constante y suficiente para que puedan aspirarse todos los gases de escape.»
- c) en el apéndice 1, los puntos 4.2.4 a 4.2.8 se sustituyen por el texto siguiente:
- «4.2.4. Una sonda que se habrá fijado a la altura del dispositivo de recogida de los gases y fuera del mismo, con la que se pueda recoger por mediación de una bomba, de un filtro y de un caudalímetro una muestra a caudal constante del aire de dilución durante todo el ensayo.
- 4.2.5. Una sonda dirigida flujo arriba de los gases diluidos con la que se pueda recoger una muestra a caudal constante de la mezcla durante todo el ensayo por mediación, si fuera necesario, de un filtro, de un caudalímetro y de una bomba. El régimen del flujo de los gases en los dos sistemas descritos de muestreo deberá ser de 150 l/h como mínimo.
- 4.2.6. Válvulas de tres vías en estos circuitos de toma de muestras que dirijan el flujo de las muestras bien hacia el exterior, bien hacia sus respectivas bolsas de recogida durante todo el ensayo.
- 4.2.7. Bolsas de toma de muestras estancas en las que se recoja la mezcla de gas de escape y aire de dilución. Deberán ser inertes a los agentes contaminantes considerados y de una capacidad suficiente para no obstaculizar el caudal normal de la toma. Deberá haber como mínimo una bolsa de toma de muestras (bolsa n° 1) para la fase de ensayo en frío 1 y una bolsa de toma de muestras (bolsa n° 2) para la fase de ensayo en caliente 2.
- 4.2.7.1. Estas bolsas de toma de muestras deberán tener un cierre automático que pueda fijarse rápida y herméticamente ya sea en el circuito de toma de muestras, ya en el circuito de análisis al final del ensayo.

- 4.2.7.1.1. El cierre de la bolsa n° 1 deberá cerrarse pasados cuatrocientos cuarenta y ocho segundos tras el inicio del ensayo de tipo I.
- 4.2.7.1.2. El cierre de la bolsa n° 2 deberá abrirse inmediatamente después de que se cierre la bolsa n° 1 y volver a cerrarse pasados ochocientos noventa y seis segundos tras el inicio del ensayo de tipo I.
- 4.2.8. Habrá que contar con un método para medir el volumen total de los gases diluidos que atraviesen el dispositivo de toma de muestras durante el ensayo. El sistema de dilución de los gases de escape deberá cumplir los requisitos del apéndice 2 del capítulo 6 del anexo I del Reglamento n° 83 de la CEPE.
- 4.2.9.

Figura 1

Toma de muestras de emisiones de agentes contaminantes para Euro 3 en comparación con Euro 2, por lo que respecta a un vehículo de la categoría L1e, L2e o L6e



- d) en el apéndice 1 se inserta el siguiente punto 4.3.3:
- «4.3.3. El material de análisis deberá ser capaz de medir por separado la muestra mezclada de gases de escape y aire de dilución recogida en las bolsas n° 1 y n° 2.»
- e) en el apéndice 1, los puntos 5.4 a 5.4.3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «5.4. **Acondicionamiento del vehículo de ensayo**
- 5.4.1. La presión de los neumáticos del vehículo de ensayo será la recomendada por el fabricante para un uso normal en carretera. No obstante, si el diámetro del rodillo fuera inferior a 500 mm, la presión de los neumáticos podría aumentarse entre un 30 % y un 50 %.
- 5.4.2. El depósito o depósitos de combustible se vaciarán por el drenaje o drenajes provistos al efecto y se llenarán con el combustible de ensayo especificado en el anexo IV.
- 5.4.3. El vehículo de ensayo se trasladará a la zona de ensayo, donde se realizarán las siguientes operaciones:»
- f) en el apéndice 1 se insertan los siguientes puntos 5.4.3.1 a 5.4.3.5:
- «5.4.3.1. El vehículo de ensayo se conducirá o empujará a un banco dinamométrico y se hará funcionar durante el ciclo de ensayo expuesto en el punto 2.1. No será necesario que esté frío y podrá utilizarse para dar potencia al dinamómetro.
- 5.4.3.2. La carga sobre la rueda motriz será igual, con una precisión de ± 3 kg, a la que soportaría un vehículo durante una utilización normal en carretera con un conductor que pesara $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$ y que se mantuviera derecho.
- 5.4.3.3. Podrán efectuarse rondas de prueba del ciclo de ensayo expuesto en el punto 2.1 en determinados puntos de ensayo, siempre que no se tomen muestras de emisiones, a fin de determinar la acción mínima de aceleración necesaria para mantener una relación velocidad-tiempo apropiada.

- 5.4.3.4. Antes de colocarse en la zona de mojado, el vehículo de ensayo deberá someterse a cuatro ciclos de funcionamiento consecutivos conforme al punto 2.1, cada uno de ciento doce segundos de duración. Este ciclo de ensayo de acondicionamiento se efectuará con los parámetros del dinamómetro establecidos en los puntos 5.1 y 5.2. En este ciclo de ensayo de acondicionamiento no será necesario medir las emisiones del tubo de escape.
- 5.4.3.5. En los cinco minutos posteriores al acondicionamiento deberá retirarse el vehículo de ensayo del dinamómetro y conducirse o empujarse hasta la zona de mojado para dejarlo aparcado. La temperatura ambiente en la zona de mojado deberá mantenerse en $298\text{ K} \pm 5\text{ K}$. El vehículo deberá guardarse no menos de seis horas ni más de treinta y seis horas antes del ensayo de arranque en frío de tipo I o hasta que la temperatura del aceite del motor T_{Aceite} , del refrigerante $T_{\text{Refrigerante}}$ o del asiento o la junta de la bujía $T_{\text{Bujía}}$ (únicamente motores de refrigeración por aire) se iguale a la temperatura ambiente de la zona de mojado. En el acta de ensayo deberá indicarse qué criterio se ha seguido.»;
- g) en el apéndice 1, los puntos 7.1 a 7.1.3 se sustituyen por el texto siguiente:
- «7.1. **Toma de muestras**
- 7.1.1. La toma de muestras comenzará desde el principio del ensayo, tal y como se indica en el punto 6.2.2.
- 7.1.2. Las bolsas n° 1 y n° 2 se cerrarán herméticamente siguiendo la secuencia de cierre descrita en el punto 4.2.7.1. No deberán conectarse durante la fase de ensayo en frío 1 ni la fase de ensayo en caliente 2.
- 7.1.3. Al finalizar el último ciclo se cerrará el sistema de recogida de los gases de escape diluidos y del aire de dilución y se evacuarán a la atmósfera los gases producidos por el motor.»;
- h) en el apéndice 1, el punto 7.2.4 se sustituye por el texto siguiente:
- «7.2.4. Las concentraciones de HC, CO, NO_x y CO₂ presentes en las muestras de gases de escape diluidos y en las bolsas de recogida del aire de dilución se determinarán partiendo de los valores indicados o registrados por el instrumento de medición, aplicando las curvas de calibrado pertinentes.»;
- i) en el apéndice 1, los puntos 8 a 8.4.1 se sustituyen por el texto siguiente:
- «8. **CÁLCULO DE LA CANTIDAD DE GASES CONTAMINANTES EMITIDOS**
- 8.1. Las masas de CO₂ y de los gases contaminantes CO, HC y NO_x se determinarán por separado en las bolsas n° 1 y n° 2 de conformidad con los puntos 8.2 a 8.6.
- 8.2. La masa de monóxido de carbono emitido durante el ensayo se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$CO_m = V \cdot d_{CO} \cdot \frac{CO_c}{10^6}$$

en donde:

- 8.2.1. CO_m es la masa del monóxido de carbono emitido durante el ensayo, expresada en g/km y calculada por separado en cada fase.
- 8.2.2. S_x , la distancia realmente recorrida, en km, que se obtiene multiplicando el número de vueltas leídas en el cuentarrevoluciones por la circunferencia del rodillo,
- en donde:
- X = 1 para la fase en frío 1;
- X = 2 para la fase en caliente 2.
- 8.2.3. d_{CO} , la densidad de monóxido de carbono a 273,2 K (0 °C) de temperatura y 101,3 kPa de presión ($= 1,250 \cdot 10^3\text{ g/m}^3$).
- 8.2.4. CO_c , la concentración volumétrica de monóxido de carbono en los gases diluidos, expresada en partes por millón (ppm) y corregida para tener en cuenta la contaminación del aire de dilución:

$$CO_c = CO_e - CO_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

en donde:

- 8.2.4.1. CO_e es la concentración de monóxido de carbono, medida en ppm, en la muestra de gases diluidos recogida en la bolsa S_a .
- 8.2.4.2. CO_d , la concentración de monóxido de carbono, medida en ppm, en la muestra de aire de dilución recogida en la bolsa S_b .
- 8.2.4.3. DF, el coeficiente definido en el punto 8.6.
- 8.2.5. V, el volumen expresado, en m^3 /fase, de gases diluidos en las condiciones de referencia 273,2 K (0 °C) y 101,3 kPa:

$$V = V_0 \cdot \frac{N \cdot (P_a - P_i) \cdot 273,2}{101,3 \cdot (T_p + 273,2)}$$

en donde:

- 8.2.5.1. V_0 es el volumen de gases desviado por la bomba P_1 durante una rotación, expresado en m^3 /revolución. Este volumen dependerá de las presiones diferenciales entre las secciones de entrada y de salida de la propia bomba.
- 8.2.5.2. N, el número de rotaciones efectuadas por la bomba P_1 durante los cuatro ciclos de ensayo elementales de cada fase.
- 8.2.5.3. P_a , la presión atmosférica expresada en kPa.
- 8.2.5.4. P_i , el valor medio, expresado en kPa, de la depresión en la sección de entrada de la bomba P_1 durante el ensayo.
- 8.2.5.5. T_p (°C), el valor de la temperatura de los gases diluidos medida en la sección de entrada de la bomba P_1 .
- 8.3. La masa de hidrocarburos no quemados emitidos por el escape de la motocicleta durante el ensayo se calculará mediante la fórmula:

$$HC_m = V \cdot d_{HC} \cdot \frac{HC_c}{10^6}$$

en donde:

- 8.3.1. HC_m es la masa de hidrocarburos emitidos durante el ensayo, expresada en g y calculada por separado en cada fase.
- 8.3.2. S_X , la distancia definida en el punto 8.2.2.
- 8.3.3. d_{HC} , la densidad de hidrocarburos a 273,2 K (0 °C) de temperatura y 101,3 kPa de presión (para la gasolina (E5) ($C_{11}H_{1,89}O_{0,016}$)) (= 631 g/m^3).
- 8.3.4. HC_c , la concentración de gases diluidos expresada en ppm de carbono equivalente y corregida para tener en cuenta el aire de dilución:

$$HC_c = HC_e - HC_d \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

en donde:

- 8.3.4.1. HC_e es la concentración de hidrocarburos expresada en ppm de carbono equivalente en la muestra de gases diluidos recogida en la bolsa S_a .
- 8.3.4.2. HC_d , la concentración de hidrocarburos expresada en ppm de carbono equivalente en la muestra de aire de dilución recogida en la bolsa S_b .
- 8.3.4.3. DF, el coeficiente definido en el punto 8.6.
- 8.3.5. V, el volumen definido en el punto 8.2.5.

- 8.4. La masa de óxidos de nitrógeno emitidos por el escape del ciclomotor durante el ensayo se calculará mediante la fórmula:

$$NO_{xm} = V \cdot d_{NO_2} \cdot \frac{NO_{xc} \cdot K_h}{10^6}$$

en donde:

- 8.4.1. NO_{xm} es la masa de óxidos de nitrógeno emitidos durante el ensayo, expresada en g y calculada por separado en cada fase.»;
- j) en el apéndice 1 se insertan los siguientes puntos 8.4.2 a 8.6.3:

- «8.4.2. S_x es la distancia definida en el punto 8.2.2.
- 8.4.3. d_{NO_2} , la densidad de los óxidos de nitrógeno en los gases de escape, expresada en NO_2 equivalente, a 273,2 K (0 °C) de temperatura y 101,3 kPa de presión (= 2,050 103 g/m³).
- 8.4.4. NO_{xc} , la concentración de óxidos de nitrógeno en los gases diluidos, expresada en ppm y corregida para tener en cuenta el aire de dilución:

$$NO_{xc} = NO_{xe} - NO_{xd} \cdot \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

en donde:

- 8.4.4.1. NO_{xe} es la concentración de óxidos de nitrógeno, expresada en ppm, en la muestra de gases diluidos recogida en la bolsa S_a .
- 8.4.4.2. NO_{xd} , la concentración de óxidos de nitrógeno, expresada en ppm, en la muestra de aire de dilución recogida en la bolsa S_b .
- 8.4.4.3. DF, el coeficiente definido en el punto 8.6.
- 8.4.5. K_h , el factor de corrección para la humedad

$$K_h = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,7)}$$

en donde:

- 8.4.5.1. H es la humedad absoluta en gramos de agua por kg de aire seco (g/kg)

$$H = \frac{6,2111 \cdot U \cdot P_d}{P_a - P_d \cdot \frac{U}{100}}$$

en donde:

- 8.4.5.1.1. U es el contenido de humedad expresado en porcentaje.
- 8.4.5.1.2. P_d , la presión de vapor de agua a saturación a temperatura de ensayo, en kPa.
- 8.4.5.1.3. P_a , la presión atmosférica en kPa.
- 8.4.6. V, el volumen definido en el punto 8.2.5.
- 8.5. Dióxido de carbono (CO_2)

La masa de dióxido de carbono emitido por el escape del vehículo durante el ensayo se calculará mediante la fórmula:

$$CO_{2m} = V \cdot d_{CO_2} \cdot \frac{CO_{2c}}{10^2}$$

en donde:

- 8.5.1. CO_{2m} es la masa de dióxido de carbono emitido durante el ensayo, expresada en g y calculada por separado en cada fase.
- 8.5.2. S_X , la distancia definida en el punto 8.2.2.
- 8.5.3. V , el volumen definido en el punto 8.2.5.
- 8.5.4. d_{CO_2} , la densidad de dióxido de carbono a 273,2 K (0 °C) de temperatura y 101,3 kPa de presión, $d_{CO_2} = 1,964 \cdot 10^3 \text{ g/m}^3$.
- 8.5.5. CO_{2c} , la concentración de gases diluidos expresada en porcentaje de dióxido de carbono equivalente y corregida para tener en cuenta el aire de dilución mediante la ecuación:

$$CO_{2c} = CO_{2e} - CO_{2d} \left(1 - \frac{1}{DF} \right)$$

en donde:

- 8.5.5.1. CO_{2e} es la concentración de dióxido de carbono, expresada en porcentaje, en la muestra de gases diluidos recogida en la bolsa o las bolsas S_A .
- 8.5.5.2. CO_{2d} , la concentración de dióxido de carbono, expresada en porcentaje, en la muestra de aire de dilución recogida en la bolsa o las bolsas S_B .
- 8.5.5.3. DF , el coeficiente definido en el punto 8.6.
- 8.6. DF es un coeficiente expresado mediante la fórmula:

$$DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \cdot 10^{-4}} \text{ para gasolina (E5)}$$

en donde:

- 8.6.1. C_{CO_2} es la concentración de CO_2 en los gases de escape diluidos contenidos en las bolsas de toma de muestras, expresada en % del volumen.
- 8.6.2. C_{HC} es la concentración de HC en los gases de escape diluidos contenidos en las bolsas de toma de muestras, expresada en ppm de carbono equivalente.
- 8.6.3. C_{CO} es la concentración de CO en los gases de escape diluidos contenidos en las bolsas de toma de muestras, expresada en ppm.»;

k) en el apéndice 1, el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9. Presentación de los resultados:

El resultado (medio) de la fase en frío se denomina R_{X1} (en g) y el de la fase en caliente, R_{X2} (en g). Utilizando estos resultados de emisiones, el resultado final del ensayo de tipo I R_X (en g/km) se calculará mediante la ecuación:

$$R_X = \frac{(R_{X_Cold} \cdot 0,3 + R_{X_Warm} \cdot 0,7)}{S_T} \text{ en g/km}$$

en donde:

$X = HC, CO, NO_x \text{ o } CO_2$

$R_{HC_Frío} = HC_{masa_fase \text{ en frío}_1}$ (en g) y $R_{HC_Caliente} = HC_{masa_fase \text{ en caliente}_2}$ (en g), véase la fórmula del punto 8.3

$R_{CO_Frío} = CO_{masa_fase \text{ en frío}_1}$ (en g) y $R_{CO_Caliente} = CO_{masa_fase \text{ en caliente}_2}$ (en g), véase la fórmula del punto 8.2

$R_{NOx_Frío} = NOx_{masa_fase \text{ en frío}_1}$ (en g) y $R_{NOx_Caliente} = NOx_{masa_fase \text{ en caliente}_2}$ (en g), véase la fórmula del punto 8.4

$R_{CO2_Frío} = CO_{2masa_fase \text{ en frío}_1}$ (en g) y $R_{CO2_Caliente} = CO_{2masa_fase \text{ en caliente}_2}$ (en g), véase la fórmula del punto 8.5

S_T : distancia total del ensayo = $S_1 + S_2$ realmente cubierta por el vehículo de ensayo de la categoría L1e, L2e o L6e en la fase en frío 1 y en la fase en caliente 2 del ciclo de ensayo completo.»;

l) en el apéndice 1 se añade el siguiente punto 10:

«10. Consumo de combustible

Se calculará utilizando los resultados del ensayo del punto 9, de la siguiente manera:

$$FC = \frac{0,118}{D} \cdot [(0,848 \cdot R_{HC}) + (0,429 \cdot R_{CO}) + (0,273 \cdot R_{CO_2})]$$

en donde:

CC es el consumo de combustible en litros por cada 100 km

D es la densidad del combustible de ensayo en kg/l a 288,2 K (15 °C);

m) se añade el siguiente apéndice 3:

«Apéndice 3

Emisiones de gases del cárter e interpretación de los resultados de los ensayos de emisiones de CO₂ y de consumo de combustible

1. Los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e con homologación de tipo no producirán emisión alguna de gases del cárter. Durante su vida útil, ningún vehículo de la categoría L descargará directamente en la atmósfera ambiente las emisiones del cárter.
 2. Interpretación de los resultados respecto a emisiones de CO₂ y consumo de combustible de los ensayos de tipo I con vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e
 - 2.1. Los valores de CO₂ y de consumo de combustible adoptados como valor de homologación de tipo serán los declarados por el fabricante, siempre que no los supere en más de un 4 % el valor medido por el servicio técnico. El valor medido podrá ser ilimitadamente inferior.
 - 2.2. Si el valor medido de CO₂ y de consumo de combustible excede del declarado por el fabricante en más de un 4 %, se realizará otro ensayo con el mismo vehículo.
 - 2.3. Cuando la media de los resultados de ambos ensayos no supere el valor declarado por el fabricante en más del 4 %, este último se tomará como valor de homologación de tipo.
 - 2.4. Si la media de los resultados de ambos ensayos sigue excediendo del valor declarado en más del 4 %, se realizará un ensayo final con el mismo vehículo. Como valor de homologación de tipo se tomará la media de los resultados de los tres ensayos.»
- 2) El punto 2.2.1.1.7 del anexo II del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE queda modificado como sigue:
- «2.2.1.1.7. Los datos registrados se introducirán en los puntos correspondientes del documento mencionado en el anexo VII de la Directiva 2002/24/CE. En el punto 46.2 del anexo IV de la Directiva 2002/24/CE se indicará la fase Euro correspondiente, de conformidad con las normas establecidas en la nota de dicho punto.»
- 3) El anexo IV del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CEE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO IV

ESPECIFICACIONES DEL COMBUSTIBLE DE REFERENCIA

Los combustibles de referencia gasolina (E5) y gasóleo (B5) se especificarán conforme a la sección A del anexo IX del Reglamento (CE) n^o 692/2008 de la Comisión (*).

(*) DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.»

ANEXO II

1) Los anexos IV y VII de la Directiva 2002/24/CE quedan modificados como sigue:

a) el punto 46 queda modificado como sigue:

«46. Emisiones de escape ⁽¹¹⁾

46.1. Fase Euro:(1, 2, o 3) ⁽¹²⁾

46.2. Ensayo de tipo I: CO: g/km HC: g/km NO_x g/km HC + NO_x:
..... g/km ⁽¹³⁾

46.3. Ensayo de tipo II: CO ⁽¹³⁾: g/min HC ⁽¹³⁾: g/min

CO ⁽¹⁴⁾: % vol

Contaminación atmosférica visible causada por un motor con encendido por compresión:

Valor corregido del coeficiente de absorción: m⁻¹;

b) se añaden las notas 12, 13 y 14 siguientes:

«⁽¹²⁾ En función del número de la Directiva pertinente y del último acto modificativo aplicables a la homologación, el cumplimiento de la fase Euro 1, 2 o 3 se determinará como sigue:

Indicación de la fase Euro a elección de la autoridad de homologación, en relación con homologaciones concedidas con anterioridad a la siguiente fecha: 11 de diciembre de 2013.

En el cuadro del punto 2.2.1.1.3 del anexo I del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE, el cumplimiento de los valores límite de la primera fila significará que se cumple el nivel «Euro 1» y el de los valores límite de la segunda fila, que se cumple el nivel "Euro 2".

El cumplimiento íntegro del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE, que incluye la observancia del nivel "Euro 2" combinado con la metodología de ensayo expuesta en el anexo I de la Directiva 2013/60/UE de la Comisión (DO L 329 de 10.12.2013, p. 15), significará que se cumple el nivel "Euro 3".

En el cuadro del punto 2.2.1.1.5 del anexo II del capítulo 5 de la Directiva 97/24/CE, el cumplimiento:

— de los valores límite de las filas de la parte A relativas a la clase I (< 150 cm³) y a la clase II (≥ 150 cm³) significará que se cumple el nivel "Euro 2",

— de los valores límite de las filas de la parte B relativas a la clase I (< 150 cm³) y a la clase II (≥ 150 cm³) significará que se cumple el nivel "Euro 3",

— de los valores límite de las filas de la parte C relativas a la clase I (v_{máx.} < 130 km/h) y a la clase II (v_{máx.} ≥ 130 km/h) significará que se cumple el nivel "Euro 3".

⁽¹³⁾ Solo en el caso de vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e que cumplan lo dispuesto en la Directiva 97/24/CE, modificada por la Directiva 2013/60/UE.

⁽¹⁴⁾ En el caso de vehículos de la categoría L incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 2002/24/CE, excepto los de las categorías L1e, L2e y L6e.».

2) El anexo VII de la Directiva 2002/24/CE queda modificado como sigue:

a) los puntos 2 a 2.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Resultados de los ensayos sobre emisiones

Número de la Directiva pertinente y de sus actos modificativos aplicables a la homologación de tipo. En el caso de una directiva con dos o más fases de aplicación, deberán indicarse también la fase de aplicación y la fase Euro:

Variante/Versión:

Fase Euro ⁽¹⁾:

2.1. Tipo I

CO: g/km

HC ⁽³⁾: g/kmNO_x ⁽³⁾: g/kmHC + NO_x ⁽²⁾: g/kmCO₂ ⁽²⁾: g/kmConsumo de combustible ⁽²⁾: l/100 km

2.2. Tipo II

CO (g/min) ⁽²⁾HC (g/min) ⁽²⁾CO (% vol) ⁽³⁾ al ralentí normalEspecifíquese el ralentí ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:CO (% vol) ⁽³⁾ al ralentí altoEspecifíquese el ralentí ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:Temperatura del aceite del motor ⁽³⁾ ⁽⁵⁾:»;

b) las notas del anexo VII de la Directiva 2002/24/CE quedan modificadas como sigue:

«⁽¹⁾ Véase la nota 12 del anexo IV.⁽²⁾ Solo para vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e.⁽³⁾ En el caso de vehículos de la categoría L incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 2002/24/CE, excepto los de las categorías L1e, L2e y L6e.⁽⁴⁾ Indíquense los márgenes de tolerancia de la medición.⁽⁵⁾ Aplicable solo a los motores de cuatro tiempos.»

ANEXO III

Los anexos I a VI de la Directiva 2009/67/CE quedan modificados como sigue:

1) La lista de anexos queda modificada como sigue:

- a) se suprimen las referencias a los apéndices 1 y 2 del anexo II;
- b) se suprimen las referencias a los apéndices 1 y 2 del anexo IV.

2) El anexo I queda modificado como sigue:

a) en la parte A se añaden los siguientes puntos 16 a 18:

«16. *Luz de circulación diurna*

luz orientada hacia delante utilizada para hacer más visible el vehículo en marcha con luz diurna.

17. *Sistema de parada y arranque*

parada y arranque automáticos del motor para reducir el ralentí, disminuyendo así el consumo de combustible y las emisiones de agentes contaminantes y CO₂.

18. *Interruptor principal de control del vehículo*

el dispositivo mediante el que el equipo electrónico de a bordo pasa de estar desconectado, como ocurre cuando el vehículo está estacionado sin su conductor, al modo normal de funcionamiento.»;

b) en la parte B, el punto 10 se sustituye por el texto siguiente:

«10. Las conexiones eléctricas serán de forma tal que la luz de posición delantera o, en el caso de que no haya luz de posición delantera, la luz de cruce, la luz de posición trasera y el dispositivo de alumbrado de la placa posterior de matrícula solo puedan encenderse y apagarse simultáneamente.

Los vehículos deberán estar equipados:

- o bien con luces de circulación diurna, o bien
- con luces de cruce que se enciendan automáticamente cuando se active el interruptor principal de control del vehículo.»;

c) en la parte B, el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11. Salvo disposiciones particulares, las conexiones eléctricas solo permitirán el encendido de las luces de carretera, de cruce y antiniebla cuando estén encendidas las luces mencionadas en el párrafo primero del punto 10. No obstante, no se exigirá esta condición para las luces de carretera y las luces de cruce cuando se utilicen para emitir señales luminosas encendiéndose intermitentemente a intervalos cortos o bien las de carretera o bien las de cruce, o encendiéndose ambas alternativamente a intervalos cortos.»;

d) en la parte B se añaden los siguientes puntos 15 a 17:

«15. Los vehículos de las categorías L1e y L3e podrán equiparse con dispositivos y materiales catadióptricos traseros y laterales adicionales, a condición de que no reduzcan la eficacia de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa obligatorios. En particular, podrán aplicarse materiales catadióptricos a los compartimentos de equipaje y las alforjas, siempre que sean del mismo color que el dispositivo de alumbrado próximo.

16. No se instalará en ningún vehículo ninguna fuente luminosa auxiliar que emita una luz directa o indirectamente visible en condiciones normales de conducción, al margen de las empleadas para iluminar los mandos, los testigos e indicadores o el compartimento del ocupante.

17. Cuando el encendido automático del faro o la activación de la luz de circulación diurna vayan unidos al funcionamiento del motor, se considerarán asociados a la activación del interruptor principal de control. Esto se aplica, en particular, a los vehículos con sistemas de propulsión eléctrica o de otro tipo alternativo y a los vehículos equipados con un sistema automático de parada y arranque del motor.».

3) El anexo II queda modificado como sigue:

a) los puntos 1 a 1.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los vehículos de la categoría L1e deberán cumplir los requisitos pertinentes del Reglamento n° 74 de la CEPE. Los vehículos con una velocidad máxima por construcción ≤ 25 km/h deberán cumplir los requisitos pertinentes prescritos para los vehículos con una velocidad máxima por construcción > 25 km/h.

- 1.1. En ausencia de requisitos específicos que les sean aplicables, los vehículos de la categoría L1e deberán llevar un dispositivo de alumbrado de la placa posterior de matrícula.
- 1.2. En ausencia de requisitos específicos contenidos en el Reglamento n° 74 de la CEPE, los vehículos de la categoría L1e podrán estar equipados con luces de circulación diurna que se activen en lugar de los faros de encendido automático y que cumplan los requisitos de los puntos 6.15 a 6.15.7 del anexo III.;
- b) se suprimen los apéndices 1 y 2;
- c) el apéndice 3 pasa a ser el apéndice 1, modificándose en consecuencia la correspondiente referencia en la lista de anexos;
- d) el apéndice 4 pasa a ser el apéndice 2, modificándose en consecuencia la correspondiente referencia en la lista de anexos;
- e) en el apéndice 2 se inserta el siguiente punto 5.7:
- «5.7. Dispositivo de alumbrado de la placa posterior de matrícula»;
- f) en el apéndice 2, el punto 6.3 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.3. Luz de circulación diurna: sí/no (*)».
- 4) El anexo III queda modificado como sigue:
- a) se inserta el siguiente punto 1.8:
- «1.8. dispositivo de alumbrado de la placa posterior de matrícula»;
- b) el punto 2.3 se sustituye por el texto siguiente:
- «2.3. luz de circulación diurna.»;
- c) el punto 6.1.10 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.1.10. Testigo de conexión: obligatorio en presencia de una luz de carretera (testigo de color azul no intermitente).»;
- d) se añade el punto 6.1.11 siguiente:
- «6.1.11. Otras disposiciones:
- las luces de carretera de vehículos con tendencia a inclinarse en las curvas podrán equiparse con un sistema de ajuste de la inclinación horizontal (SAIH) según se define en el punto 2.25 del Reglamento n° 53 de la CEPE, a condición de que se cumplan los requisitos pertinentes de dicho Reglamento aplicables a ese sistema,
 - el valor combinado de la intensidad máxima de todas las luces de carretera que puedan encenderse al mismo tiempo no sobrepasará 430 000 cd, lo que corresponde a un valor de referencia de 100.»;
- e) el punto 6.2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.2.3.1. en anchura:
- podrá instalarse una luz de cruce independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de cruce deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - una luz de cruce incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de cruce, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - dos luces de cruce, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - si hay dos luces de cruce, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm.»;
- f) el punto 6.2.11 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.2.11. Otras disposiciones:
- las luces de cruce de vehículos con tendencia a inclinarse en las curvas podrán equiparse con un SAIH según se define en el punto 2.25 del Reglamento n° 53 de la CEPE, a condición de que se cumplan los requisitos pertinentes de dicho Reglamento aplicables a ese sistema,

- las luces de cruce cuya superficie de salida de la luz tenga su punto más bajo situado a 0,8 m o menos del suelo deberán ajustarse de modo que la inclinación de enfoque inicial oscile entre el - 1,0 % y el - 1,5 %; el valor exacto podrá declararlo el fabricante,
- las luces de cruce cuya superficie de salida de la luz tenga su punto más bajo situado entre 0,8 m y 1,0 m por encima del suelo deberán ajustarse de modo que la inclinación de enfoque inicial sea del - 1,0 % al - 2,0 %; el valor exacto podrá declararlo el fabricante,
- las luces de cruce cuya superficie de salida de la luz tenga su punto más bajo situado a 1,0 m o más del suelo deberán ajustarse de modo que la inclinación de enfoque inicial oscile entre el - 1,5 % y el - 2,0 %; el valor exacto podrá declararlo el fabricante,
- en las luces de cruce cuya fuente luminosa tenga un flujo luminoso objetivo no superior a 2 000 lm y una inclinación inicial del - 1,0 % al - 1,5 %, la inclinación vertical deberá ser del - 0,5 % al - 2,5 % en cualquier condición de carga; la inclinación vertical deberá ser del - 1,0 % al - 3,0 % si la inclinación inicial está fijada entre un - 1,5 % y un - 2,0 %; para cumplir estos requisitos podrá utilizarse un dispositivo de ajuste externo, siempre que no sean necesarias más herramientas que las provistas con el vehículo,
- en las luces de cruce cuya fuente luminosa tenga un flujo luminoso objetivo superior a 2 000 lm y una inclinación inicial del - 1,0 % al - 1,5 %, la inclinación vertical deberá ser del - 0,5 % al - 2,5 % en cualquier condición de carga; la inclinación vertical deberá ser del - 1,0 % al - 3,0 % si la inclinación inicial está fijada entre un - 1,5 % y un - 2,0 %; para cumplir los requisitos de este punto podrá utilizarse un dispositivo de nivelación de los faros, siempre que funcione de manera completamente automática y el tiempo de reacción sea inferior a treinta segundos.»;

g) se inserta el siguiente punto 6.2.11.1:

«6.2.11.1. Condiciones de ensayo:

- los requisitos de inclinación del punto 6.2.11 se verificarán como sigue:
 - el vehículo con su masa en orden de marcha y con una masa de 75 kg a modo de conductor,
 - el vehículo completamente cargado, con la masa distribuida de modo que se alcancen las cargas máximas sobre los ejes declaradas por el fabricante para esta condición de carga;
 - el vehículo con una masa de 75 kg a modo de conductor y con una carga adicional de manera que se alcance la carga máxima admisible sobre el eje trasero declarada por el fabricante; sin embargo, la carga sobre el eje delantero será en este caso lo más baja posible,
- antes de efectuar ninguna medición, el vehículo se sacudirá tres veces y a continuación se moverá hacia delante y hacia atrás de manera que las ruedas realicen por lo menos un giro completo.»;

h) el punto 6.4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4.1. Número:

- una o dos, en el caso de vehículos cuya anchura total no exceda de 1 300 mm,
- dos, en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm,
- podrá instalarse una luz de frenado adicional de la categoría S3 o S4 (es decir, una luz de frenado central montada en un plano superior), a condición de que se cumplan los requisitos pertinentes del Reglamento n^o 48 de la CEPE aplicables a la instalación de este tipo de luces de frenado en vehículos de la categoría M1.»;

i) el punto 6.5.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.5.3.1. en anchura:

- podrá instalarse una luz de posición delantera independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de posición delantera deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- una luz de posición delantera incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de posición delantera, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,

- dos luces de posición delanteras, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - si hay dos luces de posición delanteras, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm;»;
- j) el punto 6.6.3.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.6.3.1. en anchura:
- si se trata de una única luz de posición trasera, deberá instalarse de manera que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo,
 - si se trata de dos luces de posición traseras, deberán instalarse de manera que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - en el caso de vehículos con dos ruedas traseras y una anchura total superior a 1 300 mm, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm;»;
- k) el punto 6.7.3.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.7.3.1. en anchura:
- si hay un único catadióptrico trasero, se instalará de manera que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo,
 - si hay dos catadióptricos traseros, se instalarán de manera que sus centros de referencia sea simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - si hay dos catadióptricos traseros, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm;»;
- l) se añaden los siguientes puntos 6.15 a 6.15.7:
- «6.15. Luz de circulación diurna
- 6.15.1. Número:
- una o dos, en el caso de vehículos cuya anchura total no exceda de 1 300 mm,
 - dos, en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm.
- 6.15.2. Instalación:
- ningún requisito específico.
- 6.15.3. Emplazamiento
- 6.15.3.1. en anchura:
- podrá instalarse una luz de circulación diurna independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de circulación diurna deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - una luz de circulación diurna incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de circulación diurna, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - dos luces de circulación diurna, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - los bordes internos de las superficies de salida de la luz deberán tener una separación mínima de 500 mm en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm;
- 6.15.3.2. en altura:
- entre 250 mm y 1 500 mm por encima del suelo.
- 6.15.3.3. en longitud:
- en la parte delantera del vehículo; se considerará que se cumple este requisito si la luz emitida no molesta al conductor ni directa ni indirectamente por reflexión de los retrovisores o de otras superficies reflectantes del vehículo.

6.15.3.4. distancia:

— si la distancia entre la luz indicadora de dirección delantera y la luz de circulación diurna es igual o inferior a 40 mm, las conexiones eléctricas de la luz de circulación diurna en el lado correspondiente del vehículo deberán ser tales que:

— se apague, o

— su intensidad luminosa se reduzca a un nivel no superior a 140 cd

mientras dure el período completo (ciclo de apagado y encendido) de activación de la luz indicadora de dirección correspondiente.

6.15.4. Visibilidad geométrica:

— $\alpha = 10^\circ$ hacia arriba y 10° hacia abajo,

— $\beta = 20^\circ$ a la izquierda y a la derecha cuando haya una única luz de circulación diurna,

— $\beta = 20^\circ$ hacia afuera y 20° hacia dentro cuando haya dos luces de circulación diurna.

6.15.5. Orientación:

— en la parte delantera; podrá moverse en función del ángulo de giro del manillar.

6.15.6. Conexión eléctrica:

— todas las luces de circulación diurna deberán encenderse al activar el interruptor principal de control; no obstante, podrán quedarse apagadas en las siguientes condiciones:

— mientras el mando de transmisión automática esté en la posición de estacionamiento,

— mientras el freno de estacionamiento esté activado, o

— antes de poner el vehículo en movimiento por primera vez tras cada activación manual del interruptor principal de control y del sistema de propulsión del vehículo,

— las luces de circulación diurna podrán apagarse manualmente; sin embargo, esto solo será posible a velocidades no superiores a 10 km/h; las luces volverán a encenderse automáticamente cuando el vehículo rebase los 10 km/h o recorra más de 100 m,

— las luces de circulación diurna se apagarán automáticamente cuando:

— se apague el vehículo por medio del interruptor principal de control,

— se enciendan las luces antiniebla delanteras,

— se enciendan los faros, salvo que estos se utilicen para emitir señales de advertencia luminosas intermitentes a intervalos breves, y

— en condiciones de iluminación ambientales de menos de 1 000 lux, cuando la velocidad indicada en el cuentakilómetros del vehículo siga siendo claramente legible (por ejemplo, con iluminación permanente del cuentakilómetros) y el vehículo no esté provisto de un testigo de color verde no intermitente conforme al punto 6.5.9 ni de un testigo de conexión de color verde específico para la luz de circulación diurna, identificado con el símbolo correspondiente; en ese caso, las luces de cruce y los dispositivos de alumbrado exigidos en el punto 11 de la sección B del anexo I se encenderán automáticamente de forma simultánea en dos segundos, una vez que el nivel de iluminación ambiental caiga por debajo de 1 000 lux; si las condiciones de iluminación ambiental alcanzan posteriormente un nivel, como mínimo, de 7 000 lux, las luces de circulación diurna volverán a encenderse automáticamente, mientras que las luces de cruce y los dispositivos de alumbrado exigidos en el punto 11 de la sección B del anexo I se apagarán de forma simultánea en un lapso de cinco a trescientos segundos (es decir, que se requiere un encendido automático de las luces si el conductor no recibe ninguna indicación visible ni estímulo alguno para encender los dispositivos de alumbrado normales en condiciones de oscuridad).

6.15.7. Testigo de conexión:

— optativo.»;

m) en el apéndice 4 se inserta el siguiente punto 5.8:

«5.8. Dispositivo de alumbrado de la placa posterior de matrícula»;

n) en el apéndice 4, el punto 6.4 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4. Luz de circulación diurna: sí/no (*).».

- 5) El anexo IV queda modificado como sigue:
- a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los vehículos de la categoría L3e deberán cumplir los requisitos pertinentes del Reglamento nº 53 de la CEPE, excepto el punto 5.14.9.»;
 - b) se suprimen los apéndices 1 y 2;
 - c) el apéndice 3 pasa a ser el apéndice 1, modificándose en consecuencia la correspondiente referencia en la lista de anexos;
 - d) el apéndice 4 pasa a ser el apéndice 2, modificándose en consecuencia la correspondiente referencia en la lista de anexos;
 - e) en el apéndice 2 se añade el siguiente punto 6.5:

«6.5. Luz de circulación diurna: sí/no (*)».
- 6) El anexo V queda modificado como sigue:
- a) se añade el siguiente punto 2.5:

«2.5. luz de circulación diurna»;
 - b) el punto 6.1.11 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.11. Otras disposiciones:

 - las luces de carretera de vehículos con tendencia a inclinarse en las curvas podrán equiparse con un SAIH según se define en el punto 2.25 del Reglamento nº 53 de la CEPE, a condición de que se cumplan los requisitos pertinentes de dicho Reglamento aplicables a ese sistema,
 - el valor combinado de la intensidad máxima de todas las luces de carretera que puedan encenderse al mismo tiempo no sobrepasará 430 000 cd, lo que corresponde a un valor de referencia de 100.»;
 - c) se añaden los siguientes puntos 6.13 a 6.13.7:

«6.13. Luz de circulación diurna

6.13.1. Número:

 - una o dos, en el caso de vehículos cuya anchura total no exceda de 1 300 mm,
 - dos, en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm.

6.13.2. Instalación:

 - ningún requisito específico.

6.13.3. Emplazamiento

6.13.3.1. en anchura:

 - podrá instalarse una luz de circulación diurna independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de circulación diurna deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - una luz de circulación diurna incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de circulación diurna, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - dos luces de circulación diurna, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
 - los bordes internos de las superficies de salida de la luz deberán tener una separación mínima de 500 mm en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm.

6.13.3.2. en altura:

 - entre 250 mm y 1 500 mm por encima del suelo.

6.13.3.3. en longitud:

 - en la parte delantera del vehículo; se considerará que se cumple este requisito si la luz emitida no molesta al conductor ni directa ni indirectamente por reflexión de los retrovisores o de otras superficies reflectantes del vehículo.

6.13.3.4. distancia:

- si la distancia entre la luz indicadora de dirección delantera y la luz de circulación diurna es igual o inferior a 40 mm, las conexiones eléctricas de la luz de circulación diurna en el lado correspondiente del vehículo deberán ser tales que:
 - se apague, o
 - su intensidad luminosa se reduzca a un nivel no superior a 140 cd
- mientras dure el período completo (ciclo de apagado y encendido) de activación de la luz indicadora de dirección correspondiente.

6.13.4. Visibilidad geométrica:

- $\alpha = 10^\circ$ hacia arriba y 10° hacia abajo,
- $\beta = 20^\circ$ a la izquierda y a la derecha cuando haya una única luz de circulación diurna,
- $\beta = 20^\circ$ hacia afuera y 20° hacia dentro cuando haya dos luces de circulación diurna.

6.13.5. Orientación:

- en la parte delantera; podrá moverse en función del ángulo de giro del manillar.

6.13.6. Conexión eléctrica:

- todas las luces de circulación diurna deberán encenderse al activar el interruptor principal de control; no obstante, podrán quedarse apagadas en las siguientes condiciones:
 - mientras el mando de transmisión automática esté en la posición de estacionamiento,
 - mientras el freno de estacionamiento esté activado, o
 - antes de poner el vehículo en movimiento por primera vez tras cada activación manual del interruptor principal de control y del sistema de propulsión del vehículo,
- las luces de circulación diurna podrán apagarse manualmente; sin embargo, esto solo será posible a velocidades no superiores a 10 km/h; las luces volverán a encenderse automáticamente cuando el vehículo rebase los 10 km/h o recorra más de 100 m,
- las luces de circulación diurna se apagarán automáticamente cuando:
 - se apague el vehículo por medio del interruptor principal de control,
 - se enciendan las luces antiniebla delanteras,
 - se enciendan los faros, salvo que estos se utilicen para emitir señales de advertencia luminosas intermitentes a intervalos breves, y
- en condiciones de iluminación ambientales de menos de 1 000 lux, cuando la velocidad indicada en el cuentakilómetros del vehículo siga siendo claramente legible (por ejemplo, con iluminación permanente del cuentakilómetros) y el vehículo no esté provisto de un testigo de color verde no intermitente conforme al punto 6.5.9 ni de un testigo de conexión de color verde específico para la luz de circulación diurna, identificado con el símbolo correspondiente; en ese caso, las luces de cruce y los dispositivos de alumbrado exigidos en el punto 11 de la sección B del anexo I se encenderán automáticamente de forma simultánea en dos segundos, una vez que el nivel de iluminación ambiental caiga por debajo de 1 000 lux; si las condiciones de iluminación ambiental alcanzan posteriormente un nivel, como mínimo, de 7 000 lux, las luces de circulación diurna volverán a encenderse automáticamente, mientras que las luces de cruce y los dispositivos de alumbrado exigidos en el punto 11 de la sección B del anexo I se apagarán de forma simultánea en un lapso de cinco a trescientos segundos (es decir, que se requiere un encendido automático de las luces si el conductor no recibe ninguna indicación visible ni estímulo alguno para encender los dispositivos de alumbrado normales en condiciones de oscuridad).

6.13.7. Testigo de conexión:

- optativo.»;

d) en el apéndice 4 se añade el siguiente punto 6.5:

«6.5. Luz de circulación diurna: sí/no (*).».

7) El anexo VI queda modificado como sigue:

a) el punto 2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4. luz de circulación diurna»;

b) el punto 6.1.11 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.11. Otras disposiciones:

- las luces de carretera de vehículos con tendencia a inclinarse en las curvas podrán equiparse con un SAIH según se define en el punto 2.25 del Reglamento nº 53 de la CEPE, a condición de que cumplan los requisitos pertinentes de dicho Reglamento aplicables a ese sistema,
- el valor combinado de la intensidad máxima de todas las luces de carretera que puedan encenderse al mismo tiempo no sobrepasará 430 000 cd, lo que corresponde a un valor de referencia de 100.»;

c) el punto 6.2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.2.3.1. en anchura:

- podrá instalarse una luz de cruce independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de cruce deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- una luz de cruce incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de cruce, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- dos luces de cruce, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- si hay dos luces de cruce, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm.»;

d) el punto 6.2.11 se sustituye por el texto siguiente:

«6.2.11. Otras disposiciones:

- las luces de cruce de vehículos con tendencia a inclinarse en las curvas podrán equiparse con un SAIH según se define en el punto 2.25 del Reglamento nº 53 de la CEPE, a condición de que se cumplan los requisitos pertinentes de dicho Reglamento aplicables a ese sistema,
- las luces de cruce cuya superficie de salida de la luz tenga su punto más bajo situado a 0,8 m o menos del suelo deberán ajustarse de modo que la inclinación de enfoque inicial oscile entre el - 1,0 % y el - 1,5 %; el valor exacto podrá declararlo el fabricante,
- las luces de cruce cuya superficie de salida de la luz tenga su punto más bajo situado entre 0,8 m y 1,0 m por encima del suelo deberán ajustarse de modo que la inclinación de enfoque inicial sea del - 1,0 % al - 2,0 %; el valor exacto podrá declararlo el fabricante,
- las luces de cruce cuya superficie de salida de la luz tenga su punto más bajo situado a 1,0 m o más del suelo deberán ajustarse de modo que la inclinación de enfoque inicial oscile entre el - 1,5 % y el - 2,0 %; el valor exacto podrá declararlo el fabricante,
- en las luces de cruce cuya fuente luminosa tenga un flujo luminoso objetivo no superior a 2 000 lm y una inclinación inicial del - 1,0 % al - 1,5 %, la inclinación vertical deberá ser del - 0,5 % al - 2,5 % en cualquier condición de carga; la inclinación vertical deberá ser del - 1,0 % al - 3,0 % si la inclinación inicial está fijada entre un - 1,5 % y un - 2,0 %; para cumplir estos requisitos podrá utilizarse un dispositivo de ajuste externo, siempre que no sean necesarias más herramientas que las provistas con el vehículo,
- en las luces de cruce cuya fuente luminosa tenga un flujo luminoso objetivo superior a 2 000 lm y una inclinación inicial del - 1,0 % al - 1,5 %, la inclinación vertical deberá ser del - 0,5 % al - 2,5 % en cualquier condición de carga; la inclinación vertical deberá ser del - 1,0 % al - 3,0 % si la inclinación inicial está fijada entre un - 1,5 % y un - 2,0 %; para cumplir los requisitos de este punto podrá utilizarse un dispositivo de nivelación de los faros, siempre que funcione de manera completamente automática y el tiempo de reacción sea inferior a treinta segundos.»;

e) se inserta el siguiente punto 6.2.11.1:

«6.2.11.1. Condiciones de ensayo:

- los requisitos de inclinación del punto 6.2.11 se verificarán como sigue:
 - el vehículo con su masa en orden de marcha y con una masa de 75 kg a modo de conductor,
 - el vehículo completamente cargado, con la masa distribuida de modo que se alcancen las cargas máximas sobre los ejes declaradas por el fabricante para esta condición de carga,
 - el vehículo con una masa de 75 kg a modo de conductor y con una carga adicional de manera que se alcance la carga máxima admisible sobre el eje trasero declarada por el fabricante; sin embargo, la carga sobre el eje delantero será en este caso lo más baja posible,
 - antes de efectuar ninguna medición, el vehículo se sacudirá tres veces y a continuación se moverá hacia delante y hacia atrás de manera que las ruedas realicen por lo menos un giro completo.»;

f) el punto 6.4.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.4.1. Número:

- una o dos, en el caso de vehículos cuya anchura total no exceda de 1 300 mm,
- dos, en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm,
- podrá instalarse una luz de frenado adicional de la categoría S3 o S4 (es decir, una luz de frenado central montada en un plano superior), a condición de que se cumplan los requisitos pertinentes del Reglamento nº 48 de la CEPE aplicables a la instalación de este tipo de luces de frenado en vehículos de la categoría M1.»;

g) el punto 6.5.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.5.3.1. en anchura:

- podrá instalarse una luz de posición delantera independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de posición delantera deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- una luz de posición delantera incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de posición delantera, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- dos luces de posición delanteras, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- si hay dos luces de posición delanteras, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm.»;

h) el punto 6.6.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.6.3.1. en anchura:

- si se trata de una única luz de posición trasera, deberá instalarse de manera que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo,
- si se trata de dos luces de posición traseras, deberán instalarse de manera que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- en el caso de vehículos con dos ruedas traseras y una anchura total superior a 1 300 mm, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm.»;

i) el punto 6.12.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.12.3.1. en anchura:

- si hay un único catadióptrico trasero, se instalará de manera que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo,
- si hay dos catadióptricos traseros, se instalarán de manera que sus centros de referencia sea simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- si hay dos catadióptricos traseros, la distancia lateral entre los bordes externos de las superficies de salida de la luz y los bordes extremos del vehículo no deberá exceder de 400 mm.»;

j) se añaden los siguientes puntos 6.14 a 6.14.7:

«6.14. Luz de circulación diurna

6.14.1. Número:

- una o dos, en el caso de vehículos cuya anchura total no exceda de 1 300 mm,
- dos, en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm.

6.14.2. Instalación:

- ningún requisito específico.

6.14.3. Emplazamiento

6.14.3.1. en anchura:

- podrá instalarse una luz de circulación diurna independiente por encima, por debajo o al lado de otra luz delantera; cuando estas luces estén una por encima de la otra, el centro de referencia de la luz de circulación diurna deberá estar situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; si están una al lado de la otra, sus centros de referencia deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- una luz de circulación diurna incorporada con otra luz delantera deberá instalarse de forma que su centro de referencia se sitúe en el plano longitudinal mediano del vehículo; no obstante, si el vehículo está equipado con otra luz delantera al lado de la luz de circulación diurna, los centros de referencia de ambas luces deberán ser simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- dos luces de circulación diurna, de las que ninguna, una o las dos estén incorporadas con otra luz delantera, deberán instalarse de forma que sus centros de referencia sean simétricos respecto al plano longitudinal mediano del vehículo,
- los bordes internos de las superficies de salida de la luz deberán tener una separación mínima de 500 mm en el caso de vehículos cuya anchura total exceda de 1 300 mm.

6.14.3.2. en altura:

- entre 250 mm y 1 500 mm por encima del suelo.

6.14.3.3. en longitud:

- en la parte delantera del vehículo; se considerará que se cumple este requisito si la luz emitida no molesta al conductor ni directa ni indirectamente por reflexión de los retrovisores o de otras superficies reflectantes del vehículo.

6.14.3.4. distancia:

- si la distancia entre la luz indicadora de dirección delantera y la luz de circulación diurna es igual o inferior a 40 mm, las conexiones eléctricas de la luz de circulación diurna en el lado correspondiente del vehículo deberán ser tales que:
 - se apague, o
 - su intensidad luminosa se reduzca a un nivel no superior a 140 cdmientras dure el período completo (ciclo de apagado y encendido) de activación de la luz indicadora de dirección correspondiente.

6.14.4. Visibilidad geométrica:

- $\alpha = 10^\circ$ hacia arriba y 10° hacia abajo,
- $\beta = 20^\circ$ a la izquierda y a la derecha cuando haya una única luz de circulación diurna,
- $\beta = 20^\circ$ hacia afuera y 20° hacia dentro cuando haya dos luces de circulación diurna.

6.14.5. Orientación:

- en la parte delantera; podrá moverse en función del ángulo de giro del manillar.

6.14.6. Conexión eléctrica:

- todas las luces de circulación diurna deberán encenderse al activar el interruptor principal de control; no obstante, podrán quedarse apagadas en las siguientes condiciones:
 - mientras el mando de transmisión automática esté en la posición de estacionamiento,

- mientras el freno de estacionamiento esté activado, o
- antes de poner el vehículo en movimiento por primera vez tras cada activación manual del interruptor principal de control y del sistema de propulsión del vehículo,
- las luces de circulación diurna podrán apagarse manualmente; sin embargo, esto solo será posible a velocidades no superiores a 10 km/h; las luces volverán a encenderse automáticamente cuando el vehículo rebase los 10 km/h o recorra más de 100 m,
- las luces de circulación diurna se apagarán automáticamente cuando:
 - se apague el vehículo por medio del interruptor principal de control,
 - se enciendan las luces antiniebla delanteras,
 - se enciendan los faros, salvo que estos se utilicen para emitir señales de advertencia luminosas intermitentes a intervalos breves, y
 - en condiciones de iluminación ambientales de menos de 1 000 lux, cuando la velocidad indicada en el cuentakilómetros del vehículo siga siendo claramente legible (por ejemplo, con iluminación permanente del cuentakilómetros) y el vehículo no esté provisto de un testigo de color verde no intermitente conforme al punto 6.5.9 ni de un testigo de conexión de color verde específico para la luz de circulación diurna, identificado con el símbolo correspondiente; en ese caso, las luces de cruce y los dispositivos de alumbrado exigidos en el punto 11 de la sección B del anexo I se encenderán automáticamente de forma simultánea en dos segundos, una vez que el nivel de iluminación ambiental caiga por debajo de 1 000 lux; si las condiciones de iluminación ambiental alcanzan posteriormente un nivel, como mínimo, de 7 000 lux, las luces de circulación diurna volverán a encenderse automáticamente, mientras que las luces de cruce y los dispositivos de alumbrado exigidos en el punto 11 de la sección B del anexo I se apagarán de forma simultánea en un lapso de cinco a trescientos segundos (es decir, que se requiere un encendido automático de las luces si el conductor no recibe ninguna indicación visible ni estímulo alguno para encender los dispositivos de alumbrado normales en condiciones de oscuridad).

6.14.7. Testigo de conexión:

- optativo.»;

k) en el apéndice 4, el punto 6.5 se sustituye por el texto siguiente:

«6.5. Luz de circulación diurna: sí/no (*)».

DECISIONES

DECISIÓN 2013/725/PESC DEL CONSEJO

de 9 de diciembre de 2013

por la que se modifica y prorroga la Decisión 2012/173/PESC relativa a la puesta en marcha del Centro de Operaciones de la UE para las misiones y la operación de la política común de seguridad y defensa en el Cuerno de África

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea y, en particular, su artículo 42, apartado 4, y su artículo 43, apartado 2,

Vista la propuesta de la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 16 de julio de 2012 el Consejo adoptó la Decisión 2012/389/PESC ⁽¹⁾ que establece la Misión de la Unión Europea de desarrollo de las capacidades marítimas regionales en el Cuerno de África (EUCAP Nestor).
- (2) El 8 de octubre de 2013 el Comité Político y de Seguridad (COPS) acordó prorrogar el mandato del Centro de Operaciones de la UE para las misiones y la operación de la política común de seguridad y defensa (PCSD) en el Cuerno de África por un periodo de 12 meses.
- (3) Por consiguiente, la Decisión 2012/173/PESC del Consejo ⁽²⁾ debe modificarse y prorrogarse en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión 2012/173/PESC se modifica como sigue:

- 1) El artículo 1, apartado 1, se sustituye por el siguiente texto:

«1. Se pone en marcha el Centro de Operaciones de la UE para el apoyo a las misiones y la operación de la PCSD en el Cuerno de África, a saber, la operación Atalanta, la EUTM Somalia y la EUCAP Nestor.».

⁽¹⁾ Decisión 2012/389/PESC del Consejo, de 16 de julio de 2012, sobre la Misión de la Unión Europea de desarrollo de las capacidades marítimas regionales en el Cuerno de África (EUCAP NESTOR) (DO L 187 de 17.7.2012, p. 40).

⁽²⁾ Decisión 2012/173/PESC del Consejo, de 23 de marzo de 2012, relativa a la puesta en marcha del Centro de Operaciones de la UE para las misiones y la operación de la política común de seguridad y defensa en el Cuerno de África (DO L 89 de 27.3.2012, p. 66).

- 2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

- a) El apartado 2, letra a), se sustituye por el siguiente texto:

«a) recurriendo a sus conocimientos militares y conocimientos especializados de planificación, proporcionará apoyo directo al comandante civil de la operación para la planificación operativa y la realización de la EUCAP Nestor; ».

- b) El apartado 2, letra f), se sustituye por el siguiente texto:

«f) facilitará la coordinación y mejorará las sinergias entre la operación Atalanta, la EUTM Somalia y la EUCAP Nestor, en el contexto de la Estrategia del Cuerno de África y en relación con el Representante Especial de la Unión Europea para el Cuerno de África.».

- 3) El artículo 3 se modifica como sigue:

- a) El apartado 1 se sustituye por el siguiente texto:

«1. Se nombra al Capitán (de navío) D. Ad VAN DER LINDE Jefe del Centro de Operaciones de la Unión Europea, para un período de dos años.».

- b) Se añade el siguiente apartado:

«1 bis. El Consejo autoriza al COPS, de conformidad con el artículo 38 del TUE, a tomar decisiones en relación con el nombramiento de los futuros Jefes del Centro de Operaciones de la UE.».

- 4) En el artículo 9, el párrafo segundo se sustituye por el siguiente texto:

«La presente Decisión se aplicará del 23 de marzo de 2012 hasta el 22 de marzo de 2015.».

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 2013.

Por el Consejo
La Presidenta
A. PABEDINSKIENĖ

DECISIÓN 2013/726/PESC DEL CONSEJO

de 9 de diciembre de 2013

de apoyo a la Resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 2118 (2013) y del Consejo ejecutivo de la OPAQ EC-M-33/Dec 1, en el marco de la aplicación de la estrategia de la UE contra la proliferación de armas de destrucción masiva

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea y, en particular, el artículo 26 y el apartado 1 del artículo 31,

Vista la propuesta de la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 27 de septiembre de 2013, el Consejo Ejecutivo de la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas (OPAQ) adoptó durante su sesión EC-M-33 la «Decisión sobre la destrucción de las armas químicas sirias».
- (2) El 27 de septiembre de 2013, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas adoptó la Resolución 2118 (2013), respaldando la Decisión del Consejo Ejecutivo de la OPAQ, y expresando su profunda indignación por el hecho de que se hayan empleado armas químicas el 21 de agosto de 2013 en Damasco Rural, como se concluyó en el informe de la Misión de las Naciones Unidas, condenando la muerte de civiles resultante de ese empleo, afirmando que el empleo de armas químicas constituye una grave violación del derecho internacional, y destacando que los responsables de cualquier empleo de armas químicas deben rendir cuentas de sus actos; así como destacando que la única solución para la actual crisis en la República Árabe Siria es un proceso político inclusivo de liderazgo sirio, basado en el Comunicado de Ginebra de 30 de junio de 2012, y poniendo de relieve la necesidad de convocar la conferencia internacional sobre la República Árabe Siria lo antes posible,
- (3) Mediante una declaración, el Gobierno de la República Árabe Siria reconoció la existencia de un programa de armas químicas de gran escala y cantidades considerables de armas químicas, incluidos los componentes químicos peligrosos de dichas armas, que plantean serias preocupaciones por lo que respecta a la no proliferación, el desarme y la seguridad.
- (4) Tras la adhesión de la República Árabe Siria a la Convención sobre la Prohibición del Desarrollo, la Producción, el Almacenamiento y el Empleo de Armas Químicas y sobre su Destrucción (en lo sucesivo la «Convención sobre las Armas Químicas» o «CAQ»), efectiva desde el 14 de octubre de 2013, la OPAQ es responsable de verificar el cumplimiento por parte de Siria de la y de las condiciones establecidas en las Decisiones pertinentes del Consejo Ejecutivo de la OPAQ y, como parte de la Misión conjunta, la vigilancia del cumplimiento de las

condiciones establecidas en las Resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

- (5) El 16 de octubre de 2013, el Director General de la OPAQ recordó a los Estados Parte de la CAQ (nota S/1132/2013) que en su Decisión sobre «la destrucción de las armas químicas sirias» (EC-M-33/DEC.1), el Consejo Ejecutivo había decidido «examinar con carácter urgente los mecanismos de financiación de las actividades que realice la Secretaría en relación con la República Árabe Siria, y hacer un llamamiento a todos los Estados Partes que estén en situación de hacerlo para que aporten contribuciones voluntarias destinadas a las actividades que se lleven a cabo en cumplimiento de la presente decisión». En la misma nota se hacía un llamamiento «a todos los Estados Partes para que examinen la posibilidad de hacer aportaciones voluntarias, la cantidad que consideren oportuna, al Fondo fiduciario para Siria, a fin de ayudar a abordar lo que quizá sea el reto de mayor envergadura en la historia de la Organización». El fondo fiduciario también puede aceptar contribuciones procedentes de otras fuentes, en particular de organizaciones no gubernamentales, instituciones o donantes privados.
- (6) El Consejo de la Unión Europea en sus conclusiones del 21 de octubre de 2013 mostró su satisfacción por la Decisión del Consejo Ejecutivo de la OPAQ y por la Resolución 2118 del CSNU y reiteró la disponibilidad de la Unión a examinar la posibilidad de aportar ayuda.
- (7) El 12 de diciembre de 2003, el Consejo Europeo adoptó la Estrategia de la UE contra la proliferación de armas de destrucción masiva (denominada en lo sucesivo «la Estrategia»), que contiene, en su capítulo III, una lista de medidas que es preciso tomar para combatir dicha proliferación y que deben tomarse tanto dentro de la Unión Europea como en terceros países.
- (8) La Estrategia pone de manifiesto el papel crucial de la CAQ y de la OPAQ para conseguir un mundo sin armas químicas.
- (9) La Unión aplica activamente dicha estrategia y pone en práctica las medidas enumeradas en su capítulo III, especialmente a través de la aportación de medios financieros en apoyo a proyectos específicos acometidos por instituciones multilaterales, como la OPAQ. En consecuencia, el 23 de marzo de 2012, el Consejo adoptó la Decisión 2012/166/PESC⁽¹⁾ de apoyo a las actividades de la OPAQ.

⁽¹⁾ Decisión 2012/166/PESC del Consejo, de 23 de marzo de 2012, de apoyo a las actividades de la Organización para la Prohibición de las Armas Químicas (OPAQ) en el marco de la aplicación de la Estrategia de la UE contra la proliferación de armas de destrucción masiva (DO L 87 de 24.3.2012, p. 49).

- (10) El 21 de noviembre de 2013 el Director General de la OPAQ pidió a la Unión que contribuyera al Fondo fiduciario para Siria.
- (11) Conviene confiar a la OPAQ la ejecución técnica de la presente Decisión. Los proyectos que apoya la Unión pueden financiarse solamente mediante contribuciones voluntarias del fondo fiduciario de la OPAQ. Esas contribuciones que habrá de aportar la Unión serán de gran utilidad para permitir que la OPAQ realice las tareas indicadas en la Decisiones pertinentes del Consejo Ejecutivo de la OPAQ de 27 de septiembre y 15 de noviembre de 2013 y en la Resolución 2118 del CSNU del 27 de septiembre de 2013.
- (12) Se debe encomendar a la Comisión que supervise la correcta ejecución de la contribución financiera de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La Unión apoyará las actividades de la OPAQ contribuyendo a los costes asociados a la inspección y verificación de la destrucción de las armas químicas sirias, así como a los costes asociados a las actividades complementarias a las principales tareas encomendadas en apoyo de la Resolución 2118 del CSNU (2013) y del Consejo Ejecutivo de la OPAQ Decisión del 27 de septiembre de 2013 sobre destrucción de armas químicas en Siria, así como de las resoluciones y decisiones posteriores sobre el mismo asunto.
2. El proyecto que recibe apoyo al amparo de la presente Decisión del Consejo, es el suministro de productos para el conocimiento de la situación relacionados con la seguridad de la Misión conjunta OPAQ-Naciones Unidas, en particular el estado de la red viaria mediante la entrega de imágenes por satélite y productos de información afines del Centro de Satélites de la UE (CSUE).

En el anexo figura una descripción detallada del proyecto citado.

Artículo 2

1. La Alta Representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad (denominada en adelante «la AR»), será responsable de la ejecución de la presente Decisión.
2. La ejecución técnica de las actividades a que se hace referencia en el artículo 1, apartado 2, se confiará a la OPAQ. Esta organización llevará a cabo esta tarea bajo la responsabilidad de la AR. Para ello, la AR suscribirá los acuerdos necesarios con la OPAQ.

Artículo 3

1. El importe de referencia financiera para la ejecución de los proyectos a los que se refiere el artículo 1, apartado 2, será de 2 311 842 euros.
2. Los gastos financiados con cargo al importe especificado en el apartado 1 se administrarán con arreglo a las normas y los procedimientos aplicables al presupuesto de la Unión.
3. La Comisión supervisará la correcta gestión de los gastos a que se refiere el apartado 1. A tal fin, celebrará un acuerdo de financiación con la OPAQ. El acuerdo de financiación estipulará que la OPAQ habrá de garantizar a la aportación de la Unión una visibilidad acorde a su cuantía.
4. La Comisión procurará celebrar lo antes posible el acuerdo de financiación mencionado en el apartado 3, una vez haya entrado en vigor la presente Decisión. Informará al Consejo de cualquier dificultad relacionada con ese proceso, así como de la fecha de celebración del acuerdo de financiación.

Artículo 4

1. La AR informará al Consejo de la aplicación de la presente Decisión basándose en los informes periódicos elaborados por la OPAQ. Estos informes serán la base de la evaluación del Consejo.
2. La Comisión remitirá un informe sobre los aspectos financieros de la ejecución del proyecto a que se refiere el artículo 1, apartado 2.

Artículo 5

1. La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.
2. La presente Decisión expirará a los doce meses de la celebración del acuerdo de financiación entre la Comisión y la OPAQ a que se refiere el artículo 3, apartado 3, o el 10 de junio de 2014, si para ese momento no se hubiere celebrado el citado acuerdo de financiación.

Hecho en Bruselas, el 9 de diciembre de 2013.

Por el Consejo
La Presidenta
A. PABEDINSKIENĖ

ANEXO

APOYO DE LA UNIÓN EUROPEA A LA RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS 2118 (2013) Y DEL CONSEJO EJECUTIVO DE LA OPAQ EC-M-33/DEC.1, EN EL MARCO DE LA APLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE LA UE CONTRA LA PROLIFERACIÓN DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA

Proyecto: Ofrecer imágenes por satélite para apoyar a la OPAQ en el marco de la Misión conjunta OPAQ-Naciones Unidas

Objetivo:

Apoyar a la OPAQ en el marco de la Misión Conjunta OPAQ-Naciones Unidas en sus tareas a efectuar con arreglo a las Resoluciones pertinentes del CSNU y a las Decisiones del Consejo ejecutivo de la OPAC, así como en las condiciones establecidas en la Convención sobre las Armas Químicas.

Resultados:

Evaluación del estado de la red viaria, en particular identificar las barricadas y las zonas en las carreteras en las que la circulación sea difícil y mejorar el conocimiento de la situación por lo que respecta a la seguridad de la Misión conjunta OPAQ-Naciones Unidas desplegada en Siria y en relación con los lugares que han de ser visitados/inspeccionados.

Actividades:

El apoyo a la OPAQ se llevará a cabo mediante la entrega de hasta cinco productos de imágenes de satélite del Centro de Satélites de la UE (CSUE) por semana durante el periodo total comprendido entre la firma del contrato y el 31 de diciembre de 2014.

Las Naciones Unidas y la OPAQ desarrollarán sus actividades en cooperación con los socios pertinentes, en particular organizaciones y agencias internacionales, de forma que se garanticen sinergias eficaces y se eviten duplicaciones.

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN**de 6 de diciembre de 2013****por la que se establece el formato para la notificación de la información sobre la adopción y las revisiones sustanciales de los planes de gestión de residuos y de los programas de prevención de residuos***[notificada con el número C(2013) 8641]***(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(2013/727/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 33, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 28 de la Directiva 2008/98/CE, los Estados miembros deben garantizar que sus autoridades competentes establezcan uno o varios planes de gestión de residuos que cubran todo el territorio geográfico del Estado miembro de que se trate.
- (2) Además, a más tardar el 12 de diciembre de 2013, los Estados miembros deben elaborar programas de prevención de residuos de conformidad con el artículo 29 de la Directiva 2008/98/CE.
- (3) Para facilitar la presentación de la información pertinente sobre la adopción y las revisiones sustanciales de esos planes y programas, debe adoptarse el formato de notificación de esa información.

- (4) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 39 de la Directiva 2008/98/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los Estados miembros utilizarán los formatos establecidos en los anexos I y II de la presente Decisión para notificar a la Comisión la información sobre la adopción y las revisiones sustanciales de los planes de gestión de residuos y de los programas de prevención de residuos contemplados en los artículos 28 y 29 de la Directiva 2008/98/CE.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 6 de diciembre de 2013.

Por la Comisión

Janez POTOČNIK

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 312 de 22.11.2008, p. 3.

ANEXO I

FORMATO PARA LA NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LA ADOPCIÓN Y LAS REVISIONES SUSTANCIALES DE LOS PLANES DE GESTIÓN DE RESIDUOS

Denominación del plan:

.....

Órgano administrativo (nombre, dirección, dirección electrónica y otros datos de contacto, cuando sea necesario) responsable de la adopción/revisión del plan:

.....

Enlace electrónico al sitio web correspondiente al plan:

.....

Órgano administrativo (nombre, dirección, dirección electrónica y otros datos de contacto, cuando sea necesario) encargado de coordinar la información proporcionada en el presente formulario:

.....

Marque la casilla adecuada:

- Adopción de un nuevo plan de gestión de residuos
- Revisión sustancial de un plan de gestión de residuos

(Importante: indique el número o números de las páginas pertinentes del plan notificado y/o documento de referencia respecto a cada pregunta)

1. Información general

1.1. Fecha de la adopción/revisión (mes/año):

1.2. ¿Cubre el plan todo el territorio del Estado miembro?

- Sí
- No

En caso negativo, indique qué partes del territorio no están incluidas y justifíquelo:

.....

1.3. ¿Cuál es el ámbito de aplicación del plan de gestión de residuos?

- Todos los flujos de residuos
- Residuos sólidos urbanos
- Residuos peligrosos
- Flujos de residuos específicos. Especifique:

Si el plan no abarca todos los flujos de residuos, indique los planes adicionales pertinentes:

.....

1.4. ¿Cumple el plan los requisitos de la Directiva 2008/98/CE?

- Sí
- No

En caso negativo, indique los motivos:

.....

1.5. ¿Se ha elaborado el plan de acuerdo con la jerarquía de residuos, como se establece en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE?

- Sí
- No

En caso negativo, especifique respecto a qué flujos de residuos el plan se aparta de la jerarquía de residuos y los motivos para ello:

.....

1.6. ¿Incluye el plan algún programa de prevención de residuos?

Sí

No

En caso afirmativo, facilite los enlaces a los sitios web pertinentes:

1.7. ¿De qué manera han participado las partes interesadas y las autoridades pertinentes, así como el público en general, en la elaboración de los planes de gestión de residuos y los programas de prevención de residuos?

2. Información sobre los sistemas de recogida y las instalaciones de tratamiento de residuos

2.1. ¿Evalúa el plan la necesidad de nuevos sistemas de recogida y de grandes instalaciones de eliminación/valorización, así como las inversiones correspondientes?

Sí

No

2.2. ¿Facilita el plan información sobre la ubicación de las instalaciones de eliminación o principales instalaciones de valorización previstas y los criterios para la elección de esa ubicación?

Sí

No

En caso afirmativo, indique en qué parte del plan figuran esos criterios:

3. Información sobre los objetivos respecto a los residuos:

3.1. ¿Cubre el plan los envases y residuos de envases [artículo 14 de la Directiva 94/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾]?

Sí

No

3.2. ¿Establece el plan estrategias o medidas para reducir los residuos biodegradables destinados a vertederos [artículo 5 de la Directiva 1999/31/CE del Consejo ⁽²⁾]?

Sí

No

3.3. ¿Cumple el plan los objetivos de desvío de residuos biodegradables de los vertederos?

Sí

No

3.4. ¿Evalúa el plan la utilidad y conveniencia del uso de instrumentos económicos y de otro tipo, por ejemplo impuestos sobre los vertidos, por lo que respecta a la gestión de los residuos?

Sí

No

En caso afirmativo, especifique qué instrumentos económicos y medidas asociadas se han incluido en el plan:

⁽¹⁾ DO L 365 de 31.12.1994, p. 10.

⁽²⁾ DO L 182 de 16.7.1999, p. 1.

ANEXO II

**FORMATO PARA LA NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LA ADOPCIÓN Y LAS REVISIONES
SUSTANCIALES DE LOS PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DE RESIDUOS**

Denominación del programa:

.....

Enlace electrónico al sitio web correspondiente al programa:

.....

Órgano administrativo (nombre, dirección, dirección electrónica y otros datos de contacto, cuando sea necesario) responsable de la adopción/revisión del programa:

.....

Órgano administrativo (nombre, dirección, dirección electrónica y otros datos de contacto, cuando sea necesario) encargado de coordinar las respuestas:

.....

Marque la casilla adecuada:

Adopción de un nuevo programa de prevención de residuos

Revisión sustancial del programa de prevención de residuos ⁽¹⁾

En caso de notificación de una revisión sustancial de un programa de prevención de residuos, ¿a qué plan/programa se refiere esta revisión?

Describa brevemente el alcance y los principales elementos de la revisión, indicando en qué parte del programa de prevención de residuos pueden encontrarse los elementos revisados:

.....

(Importante: indique el número o números de páginas pertinentes del programa notificado y/o documento de referencia respecto a cada pregunta)

1. Información general

1.1. Fecha de la adopción/revisión (mes/año):

1.2. ¿Cubre el programa todo el territorio de su Estado miembro?

Sí

No

En caso negativo, indique qué partes del territorio no están incluidas y justifíquelo:

.....

1.3. ¿Está integrado el programa en un plan de gestión de residuos?

Sí

No

En caso afirmativo, especifique el plan o planes de gestión de residuos:

.....

⁽¹⁾ Solo si se ha notificado ya a la Comisión Europea un programa de prevención de residuos.

1.4. ¿Está incluido el programa en otro(s) programa(s) de política medioambiental?

Sí

No

En caso afirmativo, especifique el programa o programas:

.....

2. Información sobre la prevención de residuos

2.1. ¿Describe el programa las medidas de prevención existentes?

Sí

No

2.2. ¿Establece el programa objetivos de prevención?

Sí

No

2.3. ¿En qué medida los objetivos y medidas aspiran a disociar el crecimiento económico de los impactos ambientales de la generación de residuos?

.....

2.4. ¿Especifica el programa los parámetros cuantitativos y/o cualitativos de referencia para las medidas de prevención de residuos adoptadas?

Sí

No

En caso afirmativo, indique si son cualitativos y/o cuantitativos y el número o números de las páginas pertinentes:

.....

2.5. ¿Determina el programa objetivos e indicadores cualitativos y/o cuantitativos específicos?

Sí

No

En caso afirmativo, indique si son cualitativos y/o cuantitativos y el número o números de las páginas pertinentes:

.....

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES